

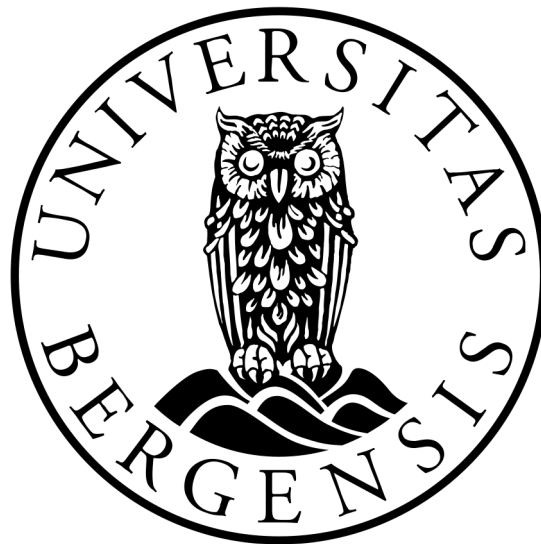
# **Erstatningsansvar ved tingskade forårsaket av en flytende vindturbin**

*En vurdering av mulige aktuelle  
ansvarsgrunnlag og ansvarsbegrensninger  
samt hjemmelsgrunnlaget for dette*

**Kandidatnummer: 107**

**Antall ord: 33 342**

**Veileder:** Professor dr. juris Berte-Elen R. Konow



JUS396 Masteroppgave  
Det juridiske fakultet

UNIVERSITETET I BERGEN

02.06.21

# Forord

Innlevering av denne masteroppgaven markerer slutten på min tid i academia. I hvert fall foreløpig. Jeg kommer klart nok til å savne studentlivet, og vil minnes dette som én av de beste periodene i mitt liv. Det siste året har imidlertid vært preget av COVID-19-pandemien, og studentlivet har følgelig vært nokså begrenset både sosialt og faglig. Jeg ser derfor frem til å gå inn i arbeidslivet som nyutdannet jurist, og til å anvende kompetansen jeg har tilegnet meg i løpet av de siste fem årene.

For over ett år siden bestemte jeg meg for å skrive såkalt stor masteroppgave om det mulige erstatningsansvaret ved tingsskade forårsaket av en flytende vindturbin. Jeg syntes det virket interessant å skrive om prinsipielle og fremtidsaktuelle spørsmål innenfor erstatningsrett og sjørett, og det viste det seg også å være. Det har riktignok vært en krevende prosess, men jeg håper at oppgavens innhold reflekterer den innsatsen som ligger bak.

Temaet jeg valgte å skrive om fikk jeg foreslått av professor dr. juris Berte-Elen R. Konow. Da jeg senere fikk beskjed om at hun skulle veilede meg gjennom prosjektet, ble jeg veldig glad. Den største takken må følgelig rettes til Berte-Elen. Hun har bidratt med langt mer enn det jeg hadde forventet, og har gitt meg god faglig oppfølging og motivasjon gjennom hele perioden.

I tillegg til veilederen min er det mange mennesker som fortjener en takk. Jeg ønsker å takke høgskolelektor Thomas Rønning for alle tips knyttet til avhandlingens grunnleggende forutsetninger, metode, struktur og rettskildetilfang. Videre vil jeg rette en takk til Georg Nygaard, Cecilie Pedersen og Linda Olstad i Norwegian Hull Club som har lest gjennom flere utkast til masteravhandlingen, og gitt meg gode tilbakemeldinger. Jeg vil også takke dr. juris Are Stenvik, Magne Andersen i Nordisk Skibsrederforening, Tommy Sandtorv i Solstad Offshore ASA og Niklas Sonnenschein i CEFOR for innspill til temaet og aktuelle problemstillinger.

Familie og venner har også vært viktige støttespillere for meg, både i skriveperioden og i studietiden som sådan, og jeg ønsker å takke dem for dét.

---

Kongsvinger, 31.05.21

# Innholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Innledning .....</b>	<b>4</b>
1.1	Tema, problemstillinger og hypotese .....	4
1.2	Temaets aktualitet .....	7
1.3	Nærmere om temaets rettslige plassering og avgrensninger .....	11
1.4	Skadesituasjoner og skadepotensial – noen utgangspunkter.....	13
1.5	Nærmere om rettskildebildet og metodisk tilnærming.....	17
1.6	Noen sentrale legislative hensyn .....	20
<b>2</b>	<b>Nærmere om hjemmelsproblematikken.....</b>	<b>24</b>
2.1	Samspelet mellom lovfestet og ulovfestet rett .....	24
2.2	Kommer ansvarsreglene i sjøloven til anvendelse? .....	25
2.2.1	Sjølovens anvendelsesområde – noen utgangspunkter .....	25
2.2.2	Betydningen av registrering i NOR.....	27
2.2.3	Betydningen av begrepet «reder».....	29
2.2.4	Betydningen av begrepet «skip» .....	30
<b>3</b>	<b>Vurdering av ansvarsreglene i sjøloven .....</b>	<b>37</b>
3.1	Passer prinsipalansvaret for flytende vindturbiner? .....	37
3.2	Passer kollisjonsansvaret for flytende vindturbiner? .....	43
3.2.1	Viktigheten av å vurdere om kollisjonsansvaret passer for flytende vindturbiner.....	43
3.2.2	Kollisjon grunnet skyld .....	44
3.2.3	Kollisjon grunnet ulykke .....	46
3.3	Passer det objektive ansvaret i sjøloven kapittel 10 for flytende vindturbiner?.....	48
<b>4</b>	<b>Forholdet til alminnelig erstatningsrett .....</b>	<b>51</b>
4.1	Arbeidsgiveransvaret.....	51
4.2	Ansvar for oppdragstakere .....	53
4.3	Ulovfestet culpaansvar .....	56
4.3.1	Noen utgangspunkter ved ansvarsgrunnlaget.....	56

4.3.2	Objektive elementer i skyldvurderingen .....	57
4.3.3	Subjektive elementer i skyldvurderingen .....	60
4.4	Ulovfestet objektivt ansvar .....	61
4.4.1	Litt om ansvarsgrunnlaget og dets plass i sjøretten.....	61
4.4.2	Teknisk svikt som inngangsvilkår? .....	63
4.4.3	De alminnelige vilkårene for ulovfestet objektivt ansvar .....	67
<b>5</b>	<b>Certepartier om deliktserstatning .....</b>	<b>75</b>
5.1	Aktuelle typer certepartier for flytende vindturbiner .....	75
5.2	Deliktserstatning etter BIMCO WINDTIME.....	76
<b>6</b>	<b>Mulige ansvarsbegrensninger etter bestemmelsene i sjøloven.....</b>	<b>81</b>
6.1	Omfanget av erstatningsansvaret – noen utgangspunkter .....	81
6.2	Passer globalbegrensningsreglene for flytende vindturbiner? .....	82
<b>7</b>	<b>Avslutning og konklusjoner.....</b>	<b>88</b>
7.1	Gjeldende rett om erstatningsansvar ved tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner .....	88
7.2	Gir gjeldende rett en optimal løsning, eller bør det skje en lovendring? .....	89
	<b>Kilderegister .....</b>	<b>93</b>

# 1 Innledning

## 1.1 Tema, problemstillinger og hypotese

Temaet for denne masteravhandlingen er erstatningsansvar ved tingsskade som forårsakes av flytende vindturbiner. Avhandlingen tar utgangspunkt i den erstatningsrettslige stillingen til vindturbinens eier, og har særlig fokus på spørsmål som knytter seg til ansvarsgrunnlag. Analysene tar sikte på å belyse både skadevolders og skadelidtes perspektiv, og kan således komme begge parter til gode.

Avhandlingens overordnede problemstilling er hvilken regelstruktur et erstatningsansvar for flytende vindturbiner skal og bør bygge på. Et av hovedformålene med avhandlingen er følgelig å vurdere hvorvidt flytende vindturbiner passer inn i et eksisterende erstatningsrettslig regime, eller om det bør gis nye regler om dette. Problemstillingen kan tenkes å reise mange underliggende spørsmål, men avhandlingen tar særlig for seg to hovedspørsmål: Hvilket ansvarsgrunnlag gjelder og bør gjelde ved tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner, og hvilket hjemmelsgrunnlag skal det vises til?

Selv om hovedspørsmålene henger svært tett sammen, behandles de som to separate spørsmål i denne avhandlingen. Dette er hensiktsmessig fordi det er flere mulige ansvarsgrunnlag som kan tenkes å være aktuelle for eier av en flytende vindturbin, og som i tillegg kan hvile på forskjellige hjemmelsgrunnlag. Dermed må det også vurderes om anvendelse av ett ansvarsgrunnlag utelukker at andre ansvarsgrunnlag kan anvendes, og eventuelt hvilket ansvarsgrunnlag som passer best når flytende vindturbiner forårsaker tingsskader. Videre gjør en slik oppsplitting at det også blir tydeligere hvilken betydning spesiallovgivningen har sett opp imot de reglene og prinsippene som gjelder etter den alminnelige erstatningsretten.

All den stund flytende vindturbiner ikke er eksplisitt behandlet i noen av de sentrale rettskildefaktorene, er det helt nødvendig å klarlegge de mulige aktuelle hjemmelsgrunnlagene før det sies noe om type ansvarsgrunnlag. Etter min mening er denne oppdelingen også gunstig ut ifra et strukturelt synspunkt, da dette kan bidra til klarere og mer poengterte analyser. Følgelig drøftes hjemmelsproblematikken særskilt i kapittel 2, mens de konkrete ansvarsgrunnlagene behandles mer inngående i kapittel 3 og 4. Det kan også tenkes at

ansvarsgrunnlaget er avklart gjennom en sjørettslig avtale som for eksempel et certeparti. Det er interessant å undersøke hva en slik avtale innebærer, og hvilken betydning et slikt avtalt ansvar kan ha dersom vindturbinen forårsaker en tingsskade. Dette drøftes i avhandlingens kapittel 5.

I tillegg til analysene av mulige ansvarsgrunnlag, og den tilhørende hjemmelsproblematikken, blir også muligheten for ansvarsbegrensninger drøftet. Dette har en nær sammenheng med spørsmålene som knytter seg til ansvarsgrunnlag. Hvorvidt ansvarsbegrensning er aktuelt for eier av en flytende vindturbin, og hvilket hjemmelsgrunnlag det eventuelt skal vises til, kan igjen bero på løsningen av de to hovedspørsmålene om ansvarsgrunnlag. Det er således naturlig å drøfte spørsmålet om ansvarsbegrensninger for å kunne komme med en avklaring av både skadevolders og skadelidtes rettsstilling. En slik avklaring kan bidra til å øke begge parter forutberegnelighet uavhengig av hvordan det konkluderes i avhandlingen, og derfor analyseres også spørsmålet om ansvarsbegrensninger ganske grundig. Begrensninger og unntak fra skadevolders erstatningsansvar som er regulert i sjørettslige avtaler er naturlig å behandle i kapittel 5, mens mulige aktuelle ansvarsbegrensninger etter sjølovens bestemmelser drøftes i kapittel 6.

Hva gjelder ansvarssubjektet i denne tematikken er det hensiktsmessig å komme med noen presiseringer innledningsvis. Ved større prosjekter, hvor det kanskje kreves spisskompetanse, er det antakeligvis ganske vanlig at prosjektet eies, driftes, slepes og vedlikeholdes av forskjellige rettssubjekt. Det er absolutt sannsynlig at flytende vindturbiner er et slikt prosjekt. Denne avhandlingen fokuserer imidlertid på eiertilknytningen, og ikke situasjoner der vindturbinen driftes av et annet rettssubjekt. Avhandlingen tar for seg materielle og rettskildemessige spørsmål om ansvarsgrunnlag, og ikke hvem som eventuelt er ansvarssubjekt i en konkret skadesituasjon. Etter mitt syn kan løpende forbehold med hensyn til ansvarssubjektet bli et forstyrrende element i avhandlingen, og dermed bidra til at hovedpoengene ikke kommer like klart frem. Intensjonen med å fokusere på eierkonstellasjonen er følgelig å gjøre avhandlingen sammenhengende og oversiktlig. Det er dermed en grunnleggende forutsetning i avhandlingen at skadevolder hører til eierkonstellasjonen. Men der en konkret vurdering gjør det helt nødvendig å skille mellom flere ansvarssubjekter fremgår dette eksplisitt i teksten.

Videre kan det stilles et overordnet spørsmål om hvorfor det interessante i avhandlingen er tilfellene hvor flytende vindturbiner forårsaker skade på andre ting. Dette tas også opp i kapittel

1.2 om temaets aktualitet, men er en helt grunnleggende forutsetning for avhandlingen som det også bør knyttes noen kommentarer til innledningsvis. Etter mitt syn fremstår det som særlig viktig å undersøke hvilket erstatningsrettslig regime flytende vindturbiner er eller bør være underkastet. Dersom et skip eller en petroleumsinstallasjon forårsaker skade på vindturbinen, finnes det godt etablerte regimer som gir føringer for erstatningsoppgjøret. Imidlertid er det ikke like åpenbart hvilket erstatningsrettslig regime som gjelder eller bør gjelde dersom tingsskaden forårsakes av en flytende vindturbin. Denne uklarheten gjør avhandlingens tema særlig interessant og aktuelt.

I forlengelsen av det overnevnte kan det også reises et annet grunnleggende og prinsipielt spørsmål: Hva er det som egentlig gjør at tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner rettslig sett skulle være annerledes enn tingsskader som forårsakes av andre lignende konstruksjoner? Dette er et viktig poeng for avhandlingens tema og problemstillinger, da det tross alt finnes mange risikable fartøy, installasjoner og aktiviteter – både til lands og til vanns. Det presiseres derfor at det ikke er noen forutsetning i avhandlingen om at dette verken er likt eller ulikt rettslig sett. En slik forutsetning ville vært uhensiktsmessig, da selve hovedformålet med avhandlingen er å avklare hvilken erstatningsrettslig stilling eier av flytende vindturbin står i. Det primære siktemålet med avhandlingen er å gi et rettsavklarende bidrag uten hensyntaken til hvordan det konkluderes på de enkelte spørsmålene. Den grunnleggende forutsetningen i avhandlingen er følgelig at det er betydelig usikkerhet knyttet til temaet og problemstillingene, og at dette fordrer en meget grundig drøftelse av mulige aktuelle ansvarsregler.

Analysene i avhandlingen inneholder drøftelser av både lovfestede og ulovfestede regler og prinsipper. I tillegg til den alminnelige erstatningsretten drøftes også hvorvidt noen av bestemmelsene i sjøloven<sup>1</sup> kan tenkes anvendt som hjemmelsgrunnlag, både hva gjelder mulige ansvarsgrunnlag og muligheter for ansvarsbegrensninger. For å kunne analysere disse problemstillingene grundig, vurderes de spesielle reglene i sjøloven i lys av de alminnelige erstatningsrettslige reglene og prinsippene. Avhandlingen tar videre sikte på å gi en nyansert fremstilling ved blant annet å trekke inn flere sammenligninger og paralleller.

Avhandlingen tar utgangspunkt i et gitt faktisk forhold hvor det sentrale er det presumptive erstatningsansvaret vindturbinens eier kan få for tingsskader vindturbinen påfører andre. Da avhandlingen tar sikte på å gi et rettsavklarende bidrag til dette faktiske forholdet, kan det være

---

<sup>1</sup> Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven – sjøl.).

hensiktsmessig å angi en hypotese om hvilken erstatningsrettslig struktur et slikt ansvar trolig skal og bør bygge på. Ansvarsreglene i sjøloven nevner ikke flytende vindturbiner eksplisitt, og et erstatningsansvar for eieren må antakeligvis forankres i alminnelige erstatningsrettslige regler. Videre er vindturbinen en ubemannet innretning, og følgelig synes den beste hypotesen å være at det ulovfestede objektive ansvaret er mest aktuelt. Imidlertid synes det rimelig å anta at flytende vindturbiner passer naturlig inn i sjølovens erstatningsrettslige regulering, all den stund ansvar for både skip og petroleumsinstallasjoner er regulert her. Alt dette må uansett vurderes i sammenheng, slik at avhandlingens konklusjoner reflekterer den beste løsningen for lovgiver og domstolene.

Det legges dermed opp til en bred vurdering av både lovfestet og ulovfestet rett, og avhandlingen er et forsøk på å vise samspillet mellom spesielle og alminnelige regler og prinsipper.

## 1.2 Temaets aktualitet

Det er flere grunner til hvorfor man må regne med stor utbygging av flytende havvind i årene som kommer. Først og fremst er en slik utbygging et stort steg i retning av «det grønne skiftet», og en uavhengighet fra ikke-fornybare energikilder. Denne omstillingsprosessen har en klar forankring i FNs bærekraftsmål<sup>2</sup>, som ideelt sett skal være nådd innen år 2030. Her kan det særlig vises til bærekraftsmål nr. 7 om ren energi til alle, nr. 13 om å stoppe klimaendringene og også under hensyntaken til nr. 14 om livet i havet og bærekraftig utvikling av marine ressurser. Videre er Norge og EU juridisk forpliktet til å kutte i klimagassutslipp gjennom Parisavtalen<sup>3</sup>. EU har dessuten satt som mål å kutte 55% av utslippene innen 2030.<sup>4</sup> Spørsmålet er således ikke *om* det skal skje et «grønt skifte», men *hvordan*. Vindkraft kommer antakeligvis til å ha en svært sentral rolle i overgangen til utslippsfri energiproduksjon, og satsning på flytende havvind er klart nok en viktig del av denne omstillingsprosessen.

---

<sup>2</sup> De totalt 17 bærekraftsmålene kan leses i sin helhet på <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal> (lastet ned 01.02.21).

<sup>3</sup> Avtalen kan lastes ned og leses på <https://www.fn.no/om-fn/avtaler/miljoe-og-klima/parisavtalen> (lastet ned 01.02.21).

<sup>4</sup> Se blant annet Regjeringens artikkel om EUs økte klimamål her <https://www.regjeringen.no/no/tema/europapolitikk/aktuelt/aktuelt/nyheter/2020/okte-klimamal-ender-europeisk-klimapolitikk/id2766302/> (lastet ned 01.02.21).



For å nå bærekraftsmålene og oppfylle de internasjonale forpliktelsene i tide, er det viktig at både EU og Norge inntar en aktiv rolle. Sommeren 2020 vedtok EU klassifiseringsforordningen (taksonomiforordningen), hvis hovedformål er å legge til rette for grønn og bærekraftig økonomi.<sup>5</sup> Forordningen inneholder blant annet seks miljømål som bidrar til å klassifisere kommersielle virksomheter som bærekraftige eller ikke. Det er altså tale om en forordning som setter klimavennlig virksomhet i et finansregulatorisk system. Forutsatt at flytende vindturbiner ikke benyttes til «grønnvasking» av petroleumsindustrien, gir forordningen et sterkt incitament til å bidra med kapital til den flytende havvindindustrien.<sup>6</sup> Når forordningen etter hvert blir inkorporert i norsk rett gjennom EØS-avtalen, er det naturlig at samme incitament også gjør seg gjeldende for flytende havvind på norsk sokkel.<sup>7</sup>

Norske myndigheter har allerede innført flere tiltak som skal gjøre fornybar energi til en attraktiv bransje, og har hatt et særlig fokus på vindkraft. Vindkraft er for eksempel noe av det som beskattes minst innenfor fornybar energi, og til sammenligning kan det vises til vannkraft som beskattes nesten tre ganger så mye.<sup>8</sup> Videre har det vært et særlig fokus på flytende havvind de siste årene, hvilket blant annet har medført at flytende vindturbiner nå kan registreres i realregisteret Norsk ordinært skipsregister (NOR). Dette gir først og fremst en oversikt over eierforholdene, men også bedre muligheter for blant annet privat finansiering ved at det kan tas pant i vindturbinene. Denne registreringsmuligheten behandles mer inngående i kapittel 2.2.2. Disse tiltakene gir viktige incitamenter for å satse på flytende havvind, og det er allerede flere aktører som ønsker å gripe teknologiske muligheter og bli best på fremtidsløsninger knyttet til flytende havvind. Dette vises tydelig ved at store og velrenommerte aktører som Equinor og Aker Solutions har erklært storsatsning på flytende havvind frem mot år 2030.<sup>9</sup>

---

<sup>5</sup> Se blant annet Regjeringens EØS-notat om klassifiseringsforordningen her <https://www.regjeringen.no/no/sub/eos-notatbasen/notatene/2020/okt/klassifiseringsforordningen/id2786113/> (lastet ned 06.05.21).

<sup>6</sup> Det er en diskusjon rundt vindturbiner som forsyner petroleumsinstallasjoner med energi, og om dette er «bærekraftig» etter taksonomiforordningen. Se blant annet <https://www.nrk.no/norge/nye-eu-regler--ikke-interessert-i-at-vi-gronnmaler-norsk-oljeproduksjon-1.15262638> (lastet ned 14.05.21). Se også <https://juridika.no/innsikt/hva-er-nytt-i-eus-nye-taksonomiforordning-og-hva-betyr-den-for-norge> (lastet ned 15.05.21).

<sup>7</sup> Det er fremmet lovforslag om at taksonomiforordningen implementeres i norsk rett, og høringsfristen gikk ut 8. januar. Snart kommer det antakeligvis en proposisjon som følger opp dette. Se for øvrig <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/horing-om-gjennomforing-av-eu-regelverk-om-barekraftig-finans/id2780319/> (lastet ned 14.05.21).

<sup>8</sup> NOU 2019:16 s. 147 (elektronisk versjon).

<sup>9</sup> <https://www.equinor.com/no/what-we-do/floating-wind.html> (lastet ned 28.08.20), og <https://www.akersolutions.com/news/news-archive/2019/aker-solutions-and-edp-renewables-to-develop-floating-wind-farm-in-ulsan-south-korea/> (lastet ned 16.10.20).

I tillegg til at vindkraft er en fornybar og klimanøytral energikilde, og at bransjen gjøres attraktiv for kommersielle aktører, er det flere fordeler med å gjøre vindturbinene *flytende*. For det første er det største potensialet for vindkraft på havet. Ifølge en analyse gjennomført av IEA har EU et potensial for energiproduksjon fra havvind som er omtrent 12 ganger større enn eget energibehov.<sup>10</sup> Da brorparten av verdens havarealer er for dypt for bunnfaste installasjoner, er det klart fordelaktig å gjøre vindturbinene flytende.<sup>11</sup> Flytende vindturbiner har riktignok en form for ankersystem, men er ikke avhengig av å bli montert fast i bunnen.<sup>12</sup> Flytende vindturbiner kan dermed plasseres på dypere havområder, hvor det er sterkere og mer konstant vind. Dette bidrar igjen til en mer effektiv og konsentrert energiproduksjon. Dersom plasseringen etter hvert viser seg å bli mindre optimal, for eksempel hvis vindforholdene på det respektive området blir dårligere, kan vindturbinen flyttes.

Det er også grunn til å trekke frem den store motstanden landbaserte vindturbiner har møtt de siste årene. Mange anser disse vindturbinene som store naturinngrep som kan ha umiddelbare konsekvenser for både mennesker og dyr.<sup>13</sup> I tillegg er det en del usikkerhet med hensyn til hvilke langsiktige konsekvenser et slikt naturinngrep kan medføre. En løsning på dette problemet, om enn delvis, er nettopp å plassere vindturbinene langt ifra land. Da blir i alle fall mennesker skånet for store ulemper. Hva gjelder området dyreliv, er det imidlertid mer usikkert hvilken påvirkning de flytende vindturbinene kan ha. Det kan muligens oppstå kryssende interesser knyttet til fiske- og fugleliv i området, særlig når flytende vindturbiner blir utviklet i stor skala. Videre kan det tenkes at vindturbinens ankersystem har negative konsekvenser for bunnen og havet for øvrig. Hertil er det også et poeng at det nødvendigvis må være en viss avstand mellom turbinene i en vindpark, og at utviklingen av flytende havvind således fordrer bruk av store havarealer.

Det er altså mye usikkerhet knyttet til flytende vindturbiners negative effekter på nærområdet, og følgelig er det et stort behov for konsekvensutredninger før utviklingen setter i gang for fullt. Herunder må det også vurderes hvordan vindfarmene kan få en mest mulig hensiktsmessig

---

<sup>10</sup> Det internasjonale energibyrået (IEA) er en organisasjon som bidrar med statistikk og informasjon om energikilder. Norge er et av medlemslandene i denne organisasjonen. Analysen er hentet fra <https://www.iea.org/reports/offshore-wind-outlook-2019#key-findings> (lastet ned 23.10.20).

<sup>11</sup> Ifølge Acteon, som er en av verdens ledende selskaper innen løsninger for fornybar energi, er over 80 % av havvindressursene på områder hvor havdypet vanskeliggjør bunnfaste installasjoner. Se <https://acteon.com/blog/benefits-of-floating-offshore-wind/> (lastet ned 16.10.20).

<sup>12</sup> Equinor har beskrevet ankersystemet på sine hjemmesider, <https://www.equinor.com/no/what-we-do/floating-wind/how-hywind-works.html> (lastet ned 04.12.20).

<sup>13</sup> Saken mellom Jillen-Njaarke reinbeitedistrikt og Eolus Vind kan være illustrerende her. Se blant annet <https://www.nrk.no/sapmi/samlet-til-kamp-mot-gronn-kolonisering-1.15168540> (lastet ned 23.09.20).

infrastruktur. Ved å kartlegge alle potensielle konsekvenser kan man dessuten besørge at utviklingen skjer på en optimal måte med hensyn til FNs bærekraftsmål jf. også havenergilova<sup>14</sup> kapittel 4.

Som nevnt tidligere er utviklingen av flytende vindturbiner fremdeles i en svært tidlig fase, og det er vanskelig å si når den virkelig vil skyte fart. Det er imidlertid mye som tilsier at dette er nokså nært forestående, all den stund utbyggingen allerede er påbegynt. Equinor har allerede bygget verdens første flytende vindfarm, *Hywind Scotland*, som består av fem vindturbiner og forsyner mer enn 30.000 husstander med strøm.<sup>15</sup> Videre planlegger Equinor å bygge ut verdens første flytende vindfarm som forsyner olje- og gassinstallasjoner med strøm, *Hywind Tampen*, som skal forsyne plattformene *Snorre* og *Gullfaks* i Nordsjøen.<sup>16</sup> I tillegg er det besluttet ved kongelig resolusjon at områdene Utsira Nord og Sørlige Nordsjø II åpnes for søknader om konsesjon til vindkraftprosjekter.<sup>17</sup> Ifølge regjeringen er begge områdene godt egnet til flytende vindturbiner, men særlig Utsira Nord da dette er et stort og dypt havområde. Det begynner dermed å bli nokså godt tilrettelagt for at flytende vindkraft kan få en prominent rolle i norsk energiproduksjon.

Selv om utviklingen er på et tidlig stadium, tilsier Norges sterke og langvarige maritime tradisjoner at flytende vindturbiner er svært aktuelt på norsk sokkel. Sammenholdt med Norges store havarealer er det et stort potensial for nettopp denne typen havvindsinstallasjoner. Ifølge en anerkjent britisk rapport er Norge faktisk blant de statene med størst potensial for flytende havvind, kun overgått av Australia.<sup>18</sup> Rapporten baserer seg særlig på vindforholdene i statenes dype havterritorier, herunder hvor sterk og konstant vinden er. I lys av alt dette kan flytende vindturbiner uten tvil være en stor mulighet for å skape ny industriell vekst i den norske maritime næringen. I tillegg gjør dette at Norge kan være en sentral bidragsyter med sikte på å nå bærekraftsmålene, og er dermed svært godt egnet til å ligge i front i «det grønne skiftet».

For at denne utviklingen skal skje så sømløst som mulig, er det hensiktsmessig å bringe flere forhold på det rene i forkant. I tillegg til de nødvendige konsekvensutredningene, er det også behov for en rettslig avklaring i tilfelle vindturbinen skulle forårsake en skade. Når det bygges

---

<sup>14</sup> Lov av 4. juni nr. 21 om fornybar energiproduksjon til havs (havenergilova – havenl.).

<sup>15</sup> <https://www.equinor.com/en/news/hywindscotland.html> (lastet ned 28.08.20).

<sup>16</sup> <https://www.equinor.com/no/what-we-do/hywind-tampen.html> (lastet ned 28.08.20).

<sup>17</sup> Se Regjeringens pressemelding, <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/opner-omrader/id2705986/> (lastet ned 29.03.21).

<sup>18</sup> Bosch, Staffell, Hawkes, «Temporally explicit and spatially resolved global offshore wind energy potentials», *Energy Journal* 163 (2018), s. 766–781 på s. 775 og 778.

ut flere felt med mange vindturbiner, og energiproduksjonen fra flytende havvind øker, så øker også sannsynligheten for at noe kan gå galt og at eiendeler kan bli skadet av disse innretningene. Denne avhandlingen er dermed viktig for de flytende vindturbinene som etter hvert blir bygget ut og satt i energiproduksjon.

## **1.3 Nærmere om temaets rettslige plassering og avgrensninger**

For å kunne behandle hovedproblemstillingene grundig, og innenfor masteroppgavens rammer, er det nødvendig å avgrense temaet. Enkelte avgrensninger fremgår implisitt av avhandlingens tittel, men etter mitt syn er det hensiktsmessig å få disse avgrensningene uttrykkelig frem.

Det er sikker rett at tre grunnvilkår må være oppfylt for at en skadevolder skal bli erstatningsansvarlig.<sup>19</sup> Det må foreligge et økonomisk tap, et ansvarsgrunnlag og en adekvat årsakssammenheng mellom disse. Temaet og problemstillingene i avhandlingen foranlediger analyser av mulige aktuelle ansvarsgrunnlag, og dermed er det naturlig å avgrense imot å behandle grunnvilkårene om økonomisk tap og adekvat årsakssammenheng.

Det er imidlertid aktuelt å trekke inn visse betraktninger om adekvansbegrensningen ved selve erstatningsutmålingen, og også muligheten for å lempe erstatningsansvaret ved for eksempel følgetap. Dette knytter seg til problemstillingen om erstatningsansvarets omfang, og er særlig interessant da det er enkelt å forestille seg at tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner kan skyldes såkalt casus mixtus. Ved casus mixtus skyldes skaden en kombinasjon av en tilfeldig hendelse og en menneskelig feil.<sup>20</sup> En typisk skadesituasjon kan for eksempel være en kombinasjon av dårlig vær og en viss grad av uaktsomhet. Dette kan resultere i nokså store og uoversiktlige tap ettersom tingsskader blant annet kan medføre følgetap på grunn av at tingen er blitt skadet. Et slikt følgetap kan for eksempel være et skip som er ute av drift på grunn av reparasjon av tingsskaden, og som dermed ikke kan benyttes til for eksempel å gjennomføre planlagte oppdrag. Det kan også tenkes situasjoner hvor den menneskelige feilen er en helt nødvendig eller avgjørende betingelse for skadens inntreden, men at den tilfeldige hendelsen

---

<sup>19</sup> Se for eksempel Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 17, Nygaard (2007) s. 3 og Kjelland (2019) s. 4.

<sup>20</sup> Se blant annet Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 449.

bidrar til å øke det totale skadeomfanget. I disse situasjonene er årsaksbildet nokså komplisert, og det kan være høyere sannsynlighet for at det oppstår store og uoversiktlige tap.

En flytende vindturbin kan forårsake alt fra personskader, skade på utstyr som brukes til arbeid på vindturbinen, skade på tredjepersoners eiendom og skade på miljø og klima. Avhandlingen har imidlertid en klar avgrensning mot å behandle personskader. Det er også nødvendig å avgrense klart mot forvaltningsrettslige og miljørettslige spørsmål knyttet til konsesjoner, fiskeplasser og lignende. Ansvarsgrunnlag som ikke relaterer seg til vindturbinens eierkonstellasjon, som for eksempel produktansvaret, faller også utenfor oppgavens hovedtema.

Videre kan det tenkes at skadevolder og skadelidte er parter i samme kontraktsforhold, og at kontrakten regulerer flere spørsmål knyttet til eventuelle tap som måtte oppstå. Avhandlingen fokuserer hovedsakelig på spørsmål om erstatning utenfor kontrakt (deliktserstatning), og erstatning i kontraktsforhold faller i utgangspunktet utenfor oppgavens hovedtema. Etter mitt syn kan det imidlertid ikke trekkes en altfor skarp grense mellom kontraktsansvar og deliktsansvar, da kontraktspartene kan påføre hverandre tap uten at dette står i direkte sammenheng med oppfyllelsen av kontraktsforpliktelsen. Selv om dette strengt tatt er en deliktsrettslig skadesituasjon, er det ingenting i veien for at partene avtaler hvordan en slik tvist eventuelt skal løses. Avhandlingens kapittel 5 behandler derfor et standardisert certeparti som gjelder arbeid på vindturbiner til havs, for å belyse spørsmålene om ansvarsgrunnlag, ansvarsbegrensninger og hjemmelsgrunnlagene for dette. Avhandlingen har derimot en klar avgrensning mot å behandle erstatning som en misligholdsbeføyelse, altså erstatningskrav på grunn av en kontraktsrettslig mangel eller forsinkelse, da dette ikke er direkte relevant for avhandlingens tema.

Avhandlingens tema og hovedproblemstillinger har også en side til visse forsikringsrettslige problemstillinger. Hvilket ansvarsgrunnlag som er aktuelt for flytende vindturbiner, og mulighetene for ansvarsbegrensninger, vil i sin tur kunne påvirke rammebetingelsene for forsikringer, og ikke minst forsikringspremien. Det avgrenses likevel mot å behandle særskilte forsikringsrettslige problemstillinger, da siktemålet med avhandlingen er å gi en avklaring på de grunnleggende erstatningsrettslige spørsmålene. Etter mitt syn er denne avgrensningen nødvendig for å kunne behandle disse spørsmålene grundig. Det knyttes imidlertid enkelte kommentarer til forsikringer og forsikringshensyn der dette er relevant for den aktuelle drøftelsen.

## 1.4 Skadesituasjoner og skadepotensial – noen utgangspunkter

For å plassere avhandlingens tema i en større rettslig sammenheng, kan det være hensiktsmessig å klarlegge hvilke risikomomenter ved flytende vindturbiner som kan tenkes å materialisere seg i en tingsskade. Det er tross alt denne type risiki som er relevante for avhandlingens hovedproblemstillinger. Det er vanskelig å klarlegge risikobildet fullstendig på det nåværende tidspunkt, ettersom utviklingen av flytende vindturbiner er i en tidlig fase og mulige skadesituasjoner enda ikke er erfart. De tenkelige risikofaktorene må følgelig basere seg på blant annet erfaringer med sammenlignbare konstruksjoner. Eksempelvis kan erfaringer fra landbasert vindkraft, petroleumsvirksomhet og skipsfart ha overføringsverdi til flytende vindturbiner. Imidlertid kan det også oppstå helt nye sikkerhetsmessige utfordringer som ikke er erfart i verken petroleums- eller vindkraftindustrien tidligere. Her er det interessant å undersøke hypotetiske skadescenarier basert på flytende vindturbiners særegenhet, og dermed forsøke å klarlegge hvilket erstatningsrettslig regime som håndterer eventuelle nye utfordringer best.

Risikobildet for virksomhet på havet kan bestå av en rekke risikofaktorer, og dermed være nokså uoversiktlig. Noen av risikofaktorene er til stede uavhengig av hva slags type virksomhet det er tale om, og gjelder for både skip, petroleumsinstallasjoner og flytende vindturbiner. Imidlertid er det visse risikofaktorer som må anses særskilte for den konkrete typen virksomhet, og som for eksempel kun gjør seg gjeldende for flytende vindturbiner. Ved å klarlegge hvilke risikofaktorer shipping, petroleumsvirksomhet og flytende vindturbiner har til felles, og hvilke som gjelder særskilt for flytende vindturbiner, blir det tydeligere hvilke hensyn som må tas ved vurderingen av erstatningsansvar for tingsskade forårsaket av en flytende vindturbin. Etter mitt syn gir dette et godt grunnlag for å vurdere hvilket erstatningsrettslig regime som gjelder for flytende vindturbiner, og om dette gir en tilfredsstillende løsning. Hvis gjeldende rett ikke gir en fullgod løsning, kan risikobildet brukes for å vurdere om det må gis anbefalinger om hvordan tingsskade forårsaket av flytende vindturbiner *bør* behandles.

For industriell virksomhet generelt er det alltid en risiko for konstruksjonsfeil, og for at det oppstår en brann eller eksplosjon. Her er det imidlertid vanskelig å se at flytende vindturbiner står i en særstilling. Risikoen for konstruksjonsfeil må nok anses som en type risiko som nærmest alltid er til stede i industriell virksomhet. Hva gjelder brann og eksplosjoner er risikoen

er klart nok større for virksomheter som driver med brannfarlige og eksplosive materialer, som for eksempel petroleumsinstallasjoner. Flytende vindturbiner har følgelig ingen særskilt risiko for konstruksjonsfeil, brann og eksplosjoner.

Den største risikofaktoren for virksomhet på havet generelt er antakeligvis vær/uvær, herunder vind, bølger, høy sjø, havstrømmer og ekstremvær. Dette gjør seg gjeldende for både shipping, petroleumsvirksomhet og flytende vindturbiner, all den stund alle aktørene befinner seg ute på havet. Det er antakeligvis rimelig å forvente at aktørene til en viss grad er forberedt på uvær, men man kan neppe være fullstendig sikret til enhver tid. Det kan være vanskelig både å forutse når og hvor uværet kommer til å oppstå, hvor kraftig det kommer til å bli og hvorvidt innretningen vil tåle påkjenningen eller ikke. Videre kan situasjonen bli svært uoversiktlig og farlig når uværet først har oppstått, slik at det kanskje ikke er forsvarlig å iverksette tiltak som å sende redningsskip, helikopter eller lignende. Dermed blir både sannsynligheten for skade, og det mulige skadeomfanget, betydelig større. Det finnes mange skrekkeeksempler på dette, blant annet fra petroleumssektoren, som kan ha en viss overføringsverdi til flytende vindturbiner.<sup>21</sup>

Selv om både skip, petroleumsinstallasjoner og flytende vindturbiner er utsatt for uvær, kan det argumenteres for at flytende vindturbiner står i en særstilling her. I motsetning til landbaserte og bunnfaste installasjoner er påvirkning fra naturkrefter særlig aktuelt for flytende vindturbiner – nettopp fordi de er flytende. Riktignok finnes det flere petroleumsinstallasjoner som er flytende, men det er viktig å ha in mente at vindturbinene bevisst skal plasseres der det er mye vind og dermed også mye bølger. En flytende vindturbin kan dermed få svært store og ukontrollerbare bevegelser, og turbinens bestanddeler kan bli utsatt for et meget stort press. Det fremstår således som klart at ytre påvirkninger som uvær er en risikofaktor som gjør seg særlig gjeldende for flytende vindturbiner, og at vindturbinene dermed er meget utsatt for risikofylte situasjoner.

Slike risikofylte situasjoner kan tenkes å oppstå både når den flytende vindturbinen skal installeres, driftes og vedlikeholdes/repareres. I kommersielle forhold spiller tid en viktig rolle, og et tidspress kan kanskje medføre at for eksempel sikkerhetsprosedyrer om forsvarlig vær

---

<sup>21</sup> Et av de mest kjente eksemplene på dette fra Norge, er antakelig ulykken ved «Alexander L. Kielland»-plattformen i 1980. Dette var en flytende plattform, hvis bærende elementer brakk av slik at plattformen kantret. I NOU 1981:11 s. 163 uttales det blant annet at den umiddelbare årsaken til ulykken var teknisk svikt. Ulykken medførte videre en innskjerping av gjeldende sikkerhetsregler.

ved installasjon brytes. Det kan dermed hende at installasjon av vindturbinen igangsettes til tross for at været tilsier at dette er uforsvarlig. Hvis installasjonen ikke gjøres ordentlig på grunn av uværet, kan det tenkes at for eksempel hele eller deler av vindturbinen ryker og deretter driver mot en annen innretning som påføres skade. Selv om denne risikoen er til stede ved for eksempel bygging av petroleumsinstallasjoner, må den anses å gjøre seg særlig gjeldende for flytende vindturbiner på grunn av sin utsatte plassering.

Videre må det nevnes at installering av flytende vindturbiner, og kanskje også service på disse, må utføres ute på havet. Da dette nødvendigvis må gjøres ved hjelp av skip, står både skipet, personellet og utstyret som benyttes i en umiddelbar fare dersom noe for eksempel skulle falle ned fra vindturbinen. Videre kan det være utfordrende å utføre vedlikehold på vindturbinen med et skip som også er i bevegelse. Dersom skipet og vindturbinen i tillegg blir utsatt for uvær, kan bevegelsene bli enda større og dermed enda mer ukontrollerbare. Etter min vurdering fremstår dette som en særskilt risiko ved flytende vindturbiner, særlig under hensyntaken til vindturbinenes plassering. Det er antakeligvis risikofylt å drive med arbeid på havet generelt, men denne risikoen må anses å være enda tydeligere ved arbeid på flytende vindturbiner.

Det er også et viktig poeng at vindturbinen må slepes ut til sin tiltenkte plass før den kan installeres. I tillegg kan det hende at vindturbinen må slepes helt til land hvis for eksempel service må utføres ved et verft. Her er det selvsagt en særlig risiko for at slepebåten blir skadet, men det kan også tenkes at slepebåten mister kontroll på hele slepeobjektet. I verst tenkelige situasjon kan hele eller deler av vindturbinen løsne fra slepebåten, og for eksempel drive inn i en oljeplattform som påføres skade og må evakueres. Det kan også være generelt utfordrende å gjennomføre kontrollert sleping, hvis for eksempel vindturbinen drar i en annen retning på grunn av vind, havstrøm eller uvær.

På den ene siden kan det argumenteres for at det ikke er særskilt risikofylt å slepe en flytende vindturbin, da sikkerhetsprosedyrer og instruksjoner kan brytes ved sleping av alle slags slepeobjekt. På den annen side kan det tenkes at flytende vindturbiner må slepes oftere enn andre installasjoner, særlig dersom service må gjennomføres ved et verft på land. I tillegg er vindturbinene som regel plassert langt ifra land, og slepingen kan dermed pågå over en lengre distanse og ta lenger tid. Etter dette legges det til grunn at sleping av flytende vindturbiner er noe mer risikofylt foretakende enn sleping av andre innretninger. Dersom vindturbinens eier er ansvarlig for slepeoppdraget og personellet, kan for eksempel et oppdragsgiveransvar kan



komme på tale i en slik skadesituasjon. Ansvar for oppdragstakere drøftes mer inngående i kapittel 4.2.

I forlengelsen av det overnevnte er det også grunn til å trekke frem hvordan flytende vindturbiner er konstruert. Ifølge Equinor består prosjektet *Hywind Scotland* av vindturbiner som er høyere enn 125 meter, og som veier nærmere 12.000 tonn.<sup>22</sup> Det er altså tale om massive konstruksjoner. For øvrig synes også utviklingen å gå i retning av å konstruere stadig større vindturbiner, og det er grunn til å regne med at dette kan øke skadepotensialet betraktelig. Dette må anses som en tydelig risikofaktor ved flytende vindturbiner generelt. Da vindturbinene er store, tunge og flytende, kan de få meget stort moment ved for eksempel uvær. Dette øker igjen sannsynligheten for at noe løsner eller ryker fra selve vindturbinen, eller at slepebåten mister kontroll på slepeobjektet. I tillegg kan vindturbinens dimensjoner bidra til at den driver av gårde og treffer noe med stor kraft. Vindturbinens konstruksjon bidrar følgelig til å øke både sannsynligheten for skadeinntreden, og til at det potensielle skadeomfanget blir større.

Som nevnt i kapittel 1.2 er det nærliggende å anta at utviklingen av flytende vindturbiner krever at store havarealer tas i bruk. Som følge av dette er det sannsynlig at vindturbinene og andre installasjoner blir plassert i nærheten av hverandre i fremtiden. Eksempelvis kan det tenkes at infrastruktur som kabler og ledninger, solceller, flytende hydrogeninstallasjoner eller store lakseoppdrettsinstallasjoner er aktuelt å bygge ut i de samme områdene som vindfarmene. I så fall vil de flytende vindturbinene være nokså nær andre installasjoner, og dermed ha økt risiko for faktisk å forårsake en tingsskade på disse. Til sammenligning er det mindre sannsynlighet for at vindturbinen forårsaker skade på en installasjon som ligger et stykke unna. Nærheten til andre installasjoner gjør det følgelig ekstra viktig å klarlegge det mulige erstatningsansvaret ved tingsskader som forårsakes av flytende vindturbiner.

Det er ganske klart at virksomhet på havet generelt sett er forbundet med en del risiki. De fleste risikomomentene som gjør seg gjeldende, er aktuelle for både shipping, petroleumsvirksomhet og flytende vindturbiner. Imidlertid er det min vurdering at risikomomentene aktualiserer seg i ulik grad for de forskjellige aktivitetene til havs. Det er vanskelig å si noe konkret om risikoen for at en flytende vindturbin forårsaker en tingsskade, men etter mitt syn må risikoen uansett

---

<sup>22</sup> Opplysningene er hentet fra Equinors hjemmeside, se <https://www.equinor.com/no/what-we-do/floating-wind/how-hywind-works.html> (lastet ned 24.09.20), og Equinors intervju med tidsskriftet tu.no. <https://www.tu.no/artikler/her-slepes-fem-125-meter-hoye-og-12-000-tonn-tunge-vindmoller-fra-stord-til-skottland/398036> (lastet ned 24.09.20).

anses å være større enn for petroleumsinstallasjoner. Dette er særlig begrunnet i vindturbinenes plassering, og værforholdene knyttet til denne lokasjonen. Videre er det vanskelig å si noe konkret om sannsynligheten for at et skip forårsaker en tingsskade.<sup>23</sup> På den ene siden er et skip stadig i bevegelse på havet, og dermed kan det alltid sies å foreligge en risiko for at skipet treffer en annen innretning. På den annen side er det et poeng at skipet er bemannet, og at det kan være enklere å ha kontroll og følgelig også bedre forutsetninger for å unngå sammenstøt.

Det presumeres dermed at flytende vindturbiner har større sannsynlighet for å forårsake tingsskade enn petroleumsinstallasjoner, og like stor eller noe mindre sannsynlighet enn skip. Det mulige skadeomfanget må imidlertid anses som forholdsvis likt for alle innretningene, da både skip, petroleumsinstallasjoner og flytende vindturbiner er massive konstruksjoner som kan forårsake store materielle skader.

## 1.5 Nærmere om rettskildebildet og metodisk tilnærming

Hjemmelsproblematikken knyttet til det presumptive erstatningsansvaret for tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner står helt sentralt i denne oppgaven. Oppgaven inneholder som nevnt analyser av både lovfestede og ulovfestede erstatningsrettslige regler, og tar sikte på å vise et samspill mellom de spesielle (sjørettslige) og alminnelige (erstatnings- og obligasjonsrettslige) regler og prinsipper. Ansvarsreglene i sjøloven kapittel III og de alminnelige erstatningsrettslige reglene er følgelig de autoritative rettskildefaktorene som danner utgangspunkt for analysene av avhandlingens hovedproblemstillinger.

Flytende vindturbiner kan nå registreres i realregisteret Norsk ordinært skipsregister (NOR). Dette gjøres frivillig etter Forskrift om registrering av andre flytende innretninger § 1 jf. § 2 med hjemmel i sjøl. § 33 første ledd nr. 2.<sup>24</sup> Sjøloven er dermed relevant for flytende vindturbiner i minst én relasjon. Norge er et av de første landene i verden som har åpnet for en slik registreringsmulighet av flytende vindturbiner, og kun Singapore har en tilsvarende mulighet i sitt skipsregister.<sup>25</sup> Det foreligger dermed lite erfaringer med denne typen

---

<sup>23</sup> DNV GL har utarbeidet såkalte sannsynlighetsanalyser for Kystverket, men disse tar kun for seg forensningskader og ulykker hvor menneskeliv går tapt. Se for eksempel s. 16 flg. her: <https://www.kystverket.no/globalassets/nyheter/2015/november/sannsynlighetsanalyse-for-2040.pdf> (lastet ned 20.05.21)

<sup>24</sup> Forskrift av 26. juni 1994 nr. 321 om registrering av andre flytende innretninger.

<sup>25</sup> Se blant annet <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/singapore-registry-of-ships/about-srs-and-what-new/pre-requisites-for-ship-registration> (lastet ned 15.02.21).

registrering foreløpig. Det norske skipsregisteret er uansett et nasjonalt register, og følgelig har registreringen størst betydning for norsk sjørett. Da registreringen av vindturbinene gjøres i nettopp skipsregisteret, og med grunnlag i sjøloven, kan det tenkes at også andre bestemmelser i sjøloven kommer til anvendelse for vindturbinene. Det er dermed særlig aktuelt å vurdere hvorvidt reglene i sjøloven kapittel III om ansvar kommer til anvendelse for de flytende vindturbinene, herunder om distinksjonen mellom registrerte og ikke-registrerte vindturbiner har noen betydning for ansvarsspørsmålet. Dette drøftes videre i kapittel 2.2.2.

Temaet skiller seg fra tradisjonelle sjørettslige spørsmål da flytende vindturbiner ikke benyttes til transport. Imidlertid er flytende vindturbiner også brukere av havet, og skip og øvrige havaktører blir nødt til å forholde seg til dem. Det er tross alt disse aktørene som står i en særlig fare for å bli skadet av en vindturbin, og i tråd med risikobetraktningene i kapittel 1.4 er det ikke helt usannsynlig at det kan oppstå tvister med spørsmål om erstatningsansvar. Da flytende vindturbiner nå også kan registreres i NOR etter forskrift med hjemmel i sjøloven, er det helt naturlig å vurdere om noen av sjølovens bestemmelser om erstatningsansvar kommer til anvendelse.

I tillegg til ansvarsreglene i sjøloven er særlig alminnelige erstatningsrettslige regler og prinsipper aktuelle for avhandlingen. Dette er fordi ansvarsreglene i sjøloven ofte er presist formulert, og tar sikte på å omfatte helt konkrete situasjoner. Flytende vindturbiner nevnes ikke i sjøloven, og det må bero på en lovtolkning om den aktuelle bestemmelsen får anvendelse for slike innretninger eller ikke. Selv om bestemmelsene i sjøloven skulle gjelde som *lex specialis* for tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner, kan det likevel være behov for å bruke den alminnelige erstatningsretten til å tolke og utfylle disse bestemmelsene. Dersom sjøloven overhodet ikke kommer til anvendelse for flytende vindturbiner, gjelder for øvrig den alminnelige erstatningsretten som det primære hjemmelsgrunnlaget. Det er denne sontringen mellom lovfestet og ulovfestet rett som danner grunnlaget for rettskildebildet. Utover reglene i sjøloven og den alminnelige erstatningsretten, er det ingen tungtveiende rettskildefaktorer som berører avhandlingens tema og problemstillinger direkte. Det eksisterer for eksempel ingen felles EU-/EØS-rett knyttet til temaet.

Ved vurderingen av ansvarsreglene i henholdsvis sjøloven og alminnelig erstatningsrett, er naturligvis relevante forarbeider, rettspraksis, voldgiftspraksis, internasjonal rett, juridisk teori og standardkontrakter av interesse. I mangel av rettspraksis om flytende vindturbiner må det også vurderes om det finnes rettspraksis med overføringsverdi. For eksempel kan rettspraksis

om tingsskader forårsaket av en annen risikokonstruksjon som en flyttbar oljeplattform være interessant. Det er tross alt ikke sikkert at de flytende vindturbinene står i noen rettslig særstilling med hensyn til ansvarsgrunnlag jf. kapittel 1.1, og kanskje tilfellene i stor grad må behandles likt. Med et slikt rettskildebilde må systembetragtninger og prinsippargumentasjon få større betydning enn normalt.

Oppgaven er primært en rettsdogmatisk analyse som tar sikte på å klarlegge hva som er gjeldende rett ved å anvende tradisjonell juridisk metode. Vurderingen av hva som er gjeldende rett må således bero på en alminnelig lovtolkning av de mulige aktuelle ansvarsgrunnlagene. Men da det hefter stor usikkerhet ved hva som faktisk er gjeldende rett, og om dette eventuelt gir en fullgod løsning, er det også nødvendig å gå noe utover det rent dogmatiske. Avhandlingen fokuserer mye på om de mulige aktuelle ansvarsgrunnlagene *passer* for flytende vindturbiner, og har derfor ofte vurderinger av reglens «godhet». Her kommer systembetragtninger og prinsippargumentasjon inn med tyngde, både for å undersøke hva som er gjeldende rett og for eventuelt kunne gi legitime anbefalinger om hvordan retten bør være.

Hva gjelder anbefalinger om hvordan retten bør være, kan det skilles mellom de lege ferenda, de sententia ferenda og rettspolitiske analyser. Christoffer Eriksen har skrevet en interessant artikkel om denne sondringen i *Kritisk Juss* («Om rettspolitikk»)<sup>26</sup> De lege ferenda er oppfatninger om hva retten bør være, men innenfor begrensningene som rettskildefaktorene setter. De sententia ferenda kan oppfattes som en slags konservativ de lege ferenda, da dette knytter seg til hva domstolene antakeligvis vil eller bør gjøre i en fremtidig dom. Rettspolitikk går mye lenger, og kan være helt løsrevet fra det dogmatiske kildematerialet.

Denne avhandlingens anbefalinger inneholder særlig anbefalinger de lege ferenda og de sententia ferenda, og forholder seg til begrensningene rettskildefaktorene setter. Avhandlingen er bygget opp slik at gjeldende rett klarlegges og drøftes først, og dernest at det spørres om flytende vindturbiner *bør* underkastes dette eller et annet regelsett. Det er således lite av rene rettspolitiske betraktninger i det følgende. Uavhengig av hvordan avhandlingens anbefalinger rubriseres, er det sentrale i alle tilfelle hvordan lovgiver og domstoler skal og bør forholde seg til tvister om tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner. Avhandlingens drøftelser har nokså glidende overganger mellom gjeldende rett og anbefalinger om hvordan retten bør være,

---

<sup>26</sup> Christoffer C. Eriksen, «Om rettspolitikk» *Kritisk Juss* (2012) nr. 3-4 (38) s. 139–157 på s. 155 flg.

da vurderingene henger meget nært sammen. Avhandlingen tilstreber uansett å være tydelig på når det er tale om gjeldende rett, og når det er tale om hvordan retten bør være.

Disse metodiske grepene er grunnleggende og helt nødvendige ettersom det hefter usikkerhet ved helt prinsipielle spørsmål. Det er et klart behov for en grundig vurdering av hva som egentlig er gjeldende rett, og etter min vurdering gir denne metodiske tilnærmingen et godt grunnlag for en slik grundig undersøkelse. Foruten en slik inngående rettsdogmatisk undersøkelse, ville det også vært vanskelig å gi legitime anbefalinger om hvordan retten eventuelt bør være.

Det er også grunn til å trekke frem en særskilt metodisk utfordring ved denne oppgaven. Avhandlingen tar som nevnt utgangspunkt i et gitt faktisk forhold – at en flytende vindturbin forårsaker tingsskade på en annen innretning. Et slikt utgangspunkt fordrer drøftelser av en rekke ansvarsgrunnlag, og kan medføre at fremstillingen inneholder mye generelt om de enkelte ansvarsgrunnlagene. Det er imidlertid viktig å få frem det generelle ved ansvarsgrunnlagene for å klarlegge hvordan et gitt faktisk forhold skal løses etter gjeldende rett, og om det eventuelt bør løses annerledes. Dette er særlig nødvendig under hensyntaken til at tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner ikke er direkte lovregulert, at det ikke finnes rettspraksis og at det er tale om helt grunnleggende og prinsipielle spørsmål. I tråd med hypotesen angitt i kapittel 1.1 er det uansett forsøkt å få frem sammenhengen mellom de mulige aktuelle ansvarsgrunnlagene på en presis måte, og å knytte drøftelsene til flytende vindturbiners særpreg. Etter mitt syn bidrar denne metodiske tilnærmingen til at avhandlingen kan danne et godt grunnlag for å avgjøre slike tvister i fremtiden, og for hvordan lovgiver eventuelt skal vurdere en lovendring.

## **1.6 Noen sentrale legislative hensyn**

Ansvarsgrunnlag, som er ett av grunnvilkårene for erstatning i norsk rett, baserer seg særlig på de erstatningsrettslige grunnhensynene om prevensjon og gjenopprettelse.<sup>27</sup> Ansvarsgrunnlag kan virke preventivt med hensyn til at skadevolder står i fare for å bli ansvarlig, og sørger samtidig for at skadelidte har et grunnlag for å få gjenopprettet sin økonomiske stilling. Disse

---

<sup>27</sup> NOU 1977:33 s. 23 (elektronisk versjon) omtaler dette som «hovedformålene med skadeserstatning». Det er også lagt til grunn i juridisk litteratur at dette er erstatningsrettens to hovedformål, se Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 21, Nygaard (2007) s. 17–20 og Kjelland (2019) s. 30.

hensynene er helt i kjernen av hjemmelsproblematikken i avhandlingen, og er klart nok relevant for tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner.

Videre har grunnhensynene om gjenopprettelse og prevensjon en klar side til partenes forutberegnelighet. For det første må eieren av en flytende vindturbin kunne forutberegne sin erstatningsrettslige stilling, herunder hvilke ansvarsgrunnlag som er aktuelle for ham, for at prevensjonshensynet skal være effektivt. I tillegg er det viktig å avklare hvilket ansvarsgrunnlag som gjelder for at skadelidte skal kunne forutberegne sine utsikter til å få sitt tap dekket. I tillegg bør reglene fremstå som gode og logiske, slik at både skadevolder og skadelidte opplever at et erstatningskrav behandles i tråd med den alminnelige rettsfølelsen. Disse hensynene illustrerer særlig behovet for å avklare hjemmelsgrunnlaget for eier av flytende vindturbiners mulige erstatningsansvar.

Etter mitt syn er det også grunn til å trekke frem et annet aspekt ved hensynet til partenes rettssikkerhet og forutberegnelighet. Erstatningsretten har et klart pønalt preg da den påfører skadevolder en økonomisk sanksjon. Det kan her trekkes en parallell til strafferetten, hvor det gjelder et strengt legalitetsprinsipp jf. blant annet Grunnloven<sup>28</sup> § 96 forutsetningsvis. Riktignok kan ikke kravet for å holde noen økonomisk ansvarlig for en skade være like strengt som kravet for å straffe noen, men det er likevel gode grunner for å kreve et forhåndsavklart grunnlag for ansvarligheten. Etter mitt syn er det viktig for både prevensjonseffekten og forutberegneligheten at det er minst mulig usikkerhet rundt skadevolders potensielle erstatningsansvar. Overført fra det som er skrevet om strafferetten ovenfor, må en slik rettsavklaring også anses å være prinsipielt viktig med hensyn til legitimiteten ved norsk erstatningsrett.

Hva gjelder problemstillingen knyttet til skadevolders mulighet for ansvarsbegrensninger, gjør de samme hensynene seg gjeldende. Gjenopprettelseshensynet tilsier at begrensningsadgangen ikke bør være i strid med de forventninger partene har om å bli kompensert for skaden. Motparten bør således være klar over når skadevolder kan begrense sitt erstatningsansvar og ikke. Hva gjelder prevensjonstanken, kan det argumenteres for at denne er svekket dersom det er bred adgang til å få sitt erstatningsansvar begrenset. Det er i alle fall nærliggende å tro at større mulighet for ansvarsbegrensning gir et mindre incitament til å utvise forsiktighet. En avklaring av mulighetene for ansvarsbegrensninger kan dessuten bidra til å styrke både

---

<sup>28</sup> Kongeriket Norges Grunnlov av 17. mai 1814 (Grunnloven – Grl.).

skadevolders og skadelidtes forutberegnelighet, ved at begge parter kan forutberegne sin erstatningsrettslige stilling. Videre kan denne forutberegneligheten tydeliggjøre hvilket behov partene har for blant annet forsikringer. Det er med andre ord svært viktig å avklare mulighetene for å begrense erstatningsansvaret, både for skadevolder og ikke minst skadelidte.

Selv om hensynet til gjenopprettelse, prevensjon og forutberegnelighet kanskje er de mest sentrale i norsk erstatningsrett, er også rimelighets- og rettferdighetshensyn relevant.<sup>29</sup> Litt på samme måte som en straffesanksjon, er erstatningsansvar ansett som en rimelig og rettferdig reaksjon mot skadeforvoldelse.<sup>30</sup> Rimelighets- og rettferdighetsbetraktninger kan få betydning for om skadevolder overhodet skal holdes erstatningsansvarlig, og for erstatningsansvarets omfang i en konkret sak. Den konkrete betydningen vil naturligvis variere, men det kan tenkes at ansvaret både kan begrenses av hensyn til skadevolder og utvides av hensyn til skadelidte. Dette er svært sentralt ved spørsmål om ansvarsbegrensninger, og behandles grundig i avhandlingens kapittel 6 og 7.

For tingsskade forårsaket av flytende vindturbiner, er det vanskelig å se noen grunn til at rimelighets- og rettferdighetshensyn ikke kan få betydning. Det kan for eksempel tenkes at et skip benyttes til å utføre service på en flytendene vindturbin, og at noen på skipets side delvis er å bebreide for at vindturbinen forårsaket skade på skipet. Selv om skaden dels skyldes forhold på vindturbinsiden, og det er serviceskipet som er skadelidte, er det ikke nødvendigvis rimelig og rettferdig at vindturbinens eier er fullt ut erstatningsansvarlig. Dette må selvfølgelig bero på en konkret vurdering med utgangspunkt i det aktuelle ansvarsgrunnlaget, men det er nærliggende å anta at dette hensynet alltid kan få en viss grad av betydning.

Erstatningsretten, og grunnvilkåret om ansvarsgrunnlag som sådan, bygger dessuten på et pulveringseringshensyn. Dette innebærer at ansvarsbyrden fordeles, og tanken er at ett stort tap bør omgjøres til flere mindre tap.<sup>31</sup> Forsikringer har klart nok en sentral betydning her ettersom forsikringstakerne ikke behøver å dekke hele tapet. Det kan således være legitimt å legge en større del av byrden på en part som er forsikret, fremfor at en uforsikret skadevolder skal dekke tapet alene i alle tilfelle. I tillegg kan det være aktuelt å undersøke om en part har mulighet til å pulverisere tapet gjennom driften, ved for eksempel å øke priser eller kutte i kostnader.

---

<sup>29</sup> Se Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 22-23, Nygaard (2007) s. 17 og Kjelland (2019) s. 35.

<sup>30</sup> Juridisk litteratur bygger også på denne begrunnelsen, se Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 22, Nygaard (2007) s. 17 og Kjelland (2019) s. 35.

<sup>31</sup> Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 24, Nygaard (2007) s. 21 og Kjelland (2019) s. 36.

Pulveringsseringshensynet er klart nok relevant å trekke inn ved vurderingen av om den flytende vindturbinens eier skal bli erstatningsansvarlig, og eventuelt i hvilken grad. Dessuten kan partenes muligheter for å pulverisere sitt tap få betydning for om erstatningsansvaret kan begrenses. Her kan det også være aktuelt å komme med en anbefaling om forsikringsplikt for eier av flytende vindturbiner, forutsatt at en slik plikt ikke allerede fremgår av gjeldende rett.

Hensynene som er trukket frem i dette kapittelet har betydning gjennom hele avhandlingen. Avhandlingen tar sikte på å behandle de overordnede spørsmålene grundig, og er følgelig sterkt preget av prinsippargumentasjon og systembetragtninger jf. også kapittel 1.6. Etter mitt syn fordrer en slik metodisk tilnærming at de grunnleggende hensynene brukes aktivt. Dette gjelder både for vurderinger av gjeldende rett og hvordan retten bør være. Dette gjør seg desto mer gjeldende da et sentralt fokus i avhandlingen er å avklare hjemmelsgrunnlaget for vindturbinens eiers mulige erstatningsansvar. Hjemmelsproblematikken er dessuten en stor og viktig del av avhandlingen som også setter rammene for de øvrige vurderingene, og dermed er det naturlig å behandle dette først.



## 2 Nærmere om hjemmelsproblematikken

### 2.1 Samspillet mellom lovfestet og ulovfestet rett

Som nevnt tidligere må tre grunnvilkår være oppfylt for at skadevolder skal bli erstatningsansvarlig.<sup>32</sup> Det må foreligge et økonomisk tap, et ansvarsgrunnlag og en adekvat årsakssammenheng mellom disse. Hva gjelder grunnvilkårene om økonomisk tap og årsakssammenheng oppstår det imidlertid ingen særskilte problemstillinger med hensyn til hjemmelsgrunnlaget. Ansvarsgrunnlaget danner derimot selve basisen for et erstatningsansvar, og virker som et bindeledd mellom de to øvrige grunnvilkårene. Dette bindeleddet må utvilsomt ha en rettslig forankring for at det økonomiske tapet skal kunne kreves erstattet. Uavhengig av hvilke ansvarsgrunnlag som er anvendelige for flytende vindturbiner er det altså et behov for å bringe klarhet i hjemmelsgrunnlaget. Hjemmelsproblematikken er en helt grunnleggende og prinsipiell problemstilling, og det er hensiktsmessig å behandle dette spørsmålet tidlig i avhandlingen.

Erstatningsretten er i all hovedsak utviklet gjennom langvarig rettspraksis, og ansvarsgrunnlag kan ha hjemmel i både lovfestede og ulovfestede regler. For flytende vindturbiner er det ikke utenkelig at lovfestede så vel som ulovfestede regler om ansvarsgrunnlag er aktuelle. Da det ikke finnes noe rettspraksis om erstatningsansvar ved tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner, blir samspillet mellom lovfestet og ulovfestet rett også viktig for å avklare hjemmelsgrunnlaget. Her er det særlig interessant å undersøke om erstatningsansvaret skal og bør hjemles i spesiallovgivningen eller i alminnelige regler. Hertil er det dessuten aktuelt å vurdere både subjektive og objektive ansvarsgrunnlag, altså ansvarsgrunnlag med og uten hensyn til utvist skyld hos skadevolder, for å kunne komme med en best mulig avklaring av hjemmelsproblematikken.

Disse sontringene er først og fremst viktige for å klarlegge gjeldende rett, men gir også et bredere grunnlag for å kunne gi gode anbefalinger om hvordan retten eventuelt bør være. Etter hvert som flytende vindturbiner bygges ut og settes i energiproduksjon på norsk sokkel, kan det være gode grunner til eksplisitt å regulere vindturbinene i spesiallovgivningen. Motsetningsvis

---

<sup>32</sup> Se for eksempel Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 17, Nygaard (2007) s. 3 og Kjelland (2019) s. 4.

kan det også tenkes at dagens løsning fungerer godt, uavhengig av om dette er etter spesielle eller alminnelige regler og om disse er lovfestede eller ulovfestede.

Utgangspunktet for å nøste opp i hjemmelsproblematikken tas i sjøloven, og hva som er virkeområdet for denne loven. Selv om flytende vindturbiner ikke er eksplisitt nevnt i noen av sjølovens bestemmelser om erstatningsansvar, er det neppe noen annen spesiallovgivning som passer bedre. Sjøloven gjelder som *lex specialis* på sjørettens område, og har en rekke ansvarsregler som er spesialtilpasset de risiki man typisk møter i sjøfartsforhold. I tillegg aktualiserer den nyopprettede muligheten for å registrere vindturbinen i NOR spørsmålet om sjølovens ansvarsregler kommer til anvendelse. Her kan det også problematiseres om det må skilles mellom de registrerte og de ikke-registrerte vindturbinene. Sjøloven er følgelig et helt naturlig utgangspunkt for denne hjemmelsavklaringen.

Hvis ingen av ansvarsreglene i sjøloven kommer til anvendelse for flytende vindturbiner, må det vurderes om reglene *passer* for disse innretningene. Vurderingen av om ansvarsreglene passer for flytende vindturbiner må i så fall baseres på prinsippargumentasjon og systembetraktninger. Dersom ansvarsreglene skulle passe for flytende vindturbiner kan det endelig være grunnlag for å gi en anbefaling om å endre sjøloven.

## **2.2 Kommer ansvarsreglene i sjøloven til anvendelse?**

### **2.2.1 Sjølovens anvendelsesområde – noen utgangspunkter**

Sjøloven har ingen egen bestemmelse som angir konkret hvem eller hva den omfatter. Loven består imidlertid av ulike deler som regulerer rettigheter og plikter i relasjon til både konkrete rettssubjekter, og til konkrete situasjoner som kan oppstå i tilknytning til sjøfart. Dette er naturlig ettersom sjøretten er en særegen rettsdisiplin som er skilt ut på bakgrunn av en funksjonell systematikk knyttet til samfunnsområdet sjøfart, og ikke en juridisk systematikk som knytter seg til et livsområde.<sup>33</sup> Sjøloven består dermed av alminnelige rettsregler og prinsipper som er spesialtilpasset samfunnsområdet sjøfart. Regelverket kan dermed tenkes å få betydning for alle aktører som er involvert i sjøfartsanliggender, selv om de ikke er eksplisitt

---

<sup>33</sup> Brækhus, «Sjørettens område og preg», (1975) s. 9.

omtalt. Videre har sjøloven fem hoveddeler, og for denne avhandlingen er det ansvarsreglene i sjøloven del III som er særlig relevant.

For å vurdere om sjøloven i det hele tatt kommer til anvendelse for flytende vindturbiner, er det først hensiktsmessig å se hen til noen av hensynene bak sjøloven og særtrekkene ved sjøretten. Dette er interessant ettersom sjøloven gjelder som *lex specialis* på sjørettens område. Utover det som ble nevnt om systematikken ovenfor, særpreges sjøretten av flere forhold som det er tatt hensyn til ved blant annet utforming av lovverk og standardkontrakter. Disse særtrekkene kan være egnet til å avhjelpe hjemmelsproblematikken.

For det første særpreges sjøretten og sjøloven av at det gjelder store økonomisk interesser som er samlet på samme område.<sup>34</sup> De flytende vindturbinene befinner seg ute på havet, akkurat som skipene og oljeplattformene, og alle opererer følgelig i samme område. Det er heller ikke tvilsomt at de flytende vindturbinene, isolert og sett i lys av skadepotensialet jf. kapittel 1.4, berører store økonomiske interesser. Dette særpreget taler således for at flytende vindturbiner er en del av sjøretten som rettsområde, og at de bør underkastes sjørettens spesiallovgivning.

Et annet særpreg er at rettsområdet er svært internasjonalisert.<sup>35</sup> Sjøfarten knytter seg ikke bare til svært store verdier, men også mange ulike parter fra ulike jurisdiksjoner. Det er derfor ønskelig å få på plass fellesregler som gjelder uavhengig av nasjonalitet, og som harmoniserer godt med partenes rettsoppfatning slik at forutberegneligheten til alle parter styrkes. I tråd med ønsket om fellesregler er flere stater, deriblant Norge, tilsluttet en rekke internasjonale konvensjoner knyttet til sjøfart. Her kan det blant annet vises til de internasjonale konvensjonene Hamburgreglene<sup>36</sup> og Rotterdamreglene<sup>37</sup> med felles regler knyttet til transport.

De internasjonale konvensjonene med transportregler ikke er aktuelle for flytende vindturbiner. Det kan likevel være aktuelt å regulere vindturbinene i en internasjonal konvensjon etter hvert. Flytende havvind er et internasjonalt havprosjekt, og det kan etter mitt syn argumenteres for at vindturbinene bør bli positivt regulert i harmoni med andre sjørettslige regler. De flytende vindturbinene befinner seg tross alt langt ute på havet, og sjøfarten er nødt til å tilpasse seg installasjonenes plassering, størrelse og øvrige risikofaktorer. Dette gjør seg gjeldende for alle brukere av havet uavhengig av nasjonalitet. System- og konsekvensbetraktninger, og ikke minst

---

<sup>34</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 1.

<sup>35</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 1.

<sup>36</sup> Hamburgreglene av 31. mars 1978 om sjøtransport av gods.

<sup>37</sup> Rotterdamreglene av 23. september 2009 om transport av gods helt eller delvis til sjøs.

hensynet til harmoni i regelverket, taler dermed for at flytende vindturbiner bør omfattes av de sjørettslige regelregimet.

I lys av det som fremgår ovenfor er det nokså klart at alle aktører på havet må ha et forhold til sjøloven. Videre tilsier sjøretten og sjølovens funksjonelle systematikk at flytende vindturbiner bør underkastes samme regelstruktur som for eksempel skip og petroleumsinstallasjoner. Det er imidlertid ikke åpenbart at det finnes noen relevante bestemmelser i sjøloven om ansvarsgrunnlag. Hvorvidt skadelidte kan påberope seg et ansvarsgrunnlag i sjøloven for et erstatningskrav mot eier av flytende vindturbin krever dermed en nærmere drøftelse.

I kapittel 1.2 ble det nevnt at det nå er åpnet for at flytende vindturbiner kan registreres i skipsregisteret NOR. Det er interessant å vurdere om denne registreringsmuligheten har noen betydning for anvendelse av sjølovens ansvarsregler, og er følgelig det neste som behandles.

## **2.2.2 Betydningen av registrering i NOR**

For å kunne vurdere om sjølovens ansvarsregler gjelder for flytende vindturbiner, er det naturlig å kommentere betydningen av registreringsmuligheten i skipsregisteret. Dette er en interessant registreringsmulighet, ettersom den i utgangspunktet gjelder for skip. Slik registrering gir først og fremst en ryddig oversikt over skipets eierforhold, og gjør det enkelt å finne ut hvem som har ansvaret for skipet. Dette samme gjør seg gjeldende for flytende vindturbiner, da det nå er oversiktlig og enkelt å finne ut hvem som er ansvarlig eier av en registrert vindturbin.

Flytende vindturbiner som er registrerte i NOR er også merket med norsk flagg, og dermed undergitt norsk jurisdiksjon. Dersom en vindturbin for eksempel skulle forårsake en tingsskade ute på det åpne hav, og skadelidte tilhører en annen jurisdiksjon, kan det være hensiktsmessig å anvende samme regler som ellers gjelder i sjøfartsforhold, særlig med tanke på lovvalgsspørsmål. Slik kan det også bli konsekvens og harmoni i ansvarsreglene som gjelder skadeforvoldelse på sjøen, noe som taler for at sjøloven bør komme til anvendelse.

Registrering i NOR kan sammenlignes med tinglysning av fast eiendom i grunnboka. Registeret viser hvem som er eier, hvilke heftelser som påhviler formuesgodet og sikrer rettighetene rettsvern. Registreringsmuligheten bidrar videre til at det kan tas frivillig pant i den flytende vindturbinen. Dette gjør i sin tur at det kan bli enklere å finansiere flytende havvindprosjekter ved at banker kan ta avtalepant i vindturbinen. Registreringen gjøres som nevnt etter forskrift

med hjemmel i sjøloven, og gjør at flytende vindturbiner likestilles med skip i relasjon til minst ett regelsett i sjøloven. Det er da mindre betenkelig at også andre regelsett i sjøloven kommer til anvendelse, og det er helt naturlig å drøfte dette videre.

Da det er tale om frivillig registrering kan det også reises spørsmål om det eventuelt må skilles mellom de registrerte og de uregistrerte vindturbinene, og særlig om dette har betydning for anvendelse av ansvarsreglene i sjøloven. For de registrerte vindturbinene er det i alle fall et argument at registreringen skjer etter forskrift med hjemmel i sjøloven. På den annen side er det ikke nødvendigvis en god idé å ha ulike regler om ansvarsgrunnlag avhengig av om vindturbinen er registrert eller ikke. Til sammenligning har ikke tinglysning av fast eiendom i grunnboka noen betydning for anvendelse av andre regelsett om fast eiendom. Dette må også gjelde for registrering i NOR, og slik registrering kan dermed ikke ha noen direkte betydning for om ansvarsreglene i sjøloven kommer til anvendelse. Her er det også et poeng at registreringen er frivillig, og at vindturbinens skadepotensial er likt uavhengig av om den er registrert eller ikke. Samlet sett fremstår det dermed som betenkelig å behandle registrerte og uregistrerte vindturbiner ulikt i relasjon til ansvarsregler.

Vurderingen i dette kapittelet viser at det kan være gode grunner til at flytende vindturbiner skal omfattes av sjølovens ansvarsregler. Helt overordnet taler både hensynet til harmoni og konsekvens i regelverket, og registreringsmuligheten i NOR med hjemmel i sjøloven, for en slik løsning. Det er imidlertid ikke gitt at de konkrete ansvarsreglene i sjøloven kommer til anvendelse ved tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner. For å vurdere om sjølovens ansvarsregler gjelder slike skadesituasjoner, er det videre naturlig å se hen til hvem og hva ansvarsreglene typisk gjelder.

Begrepene «reder» og «skip» brukes hyppig i sjøloven, og er sentrale for anvendelse av ansvarsreglene i del III. Begrepene legger føringer for hvem og hva bestemmelsene gjelder, og det må vurderes hvilken betydning denne begrepsbruken har for flytende vindturbiners stilling i sjøloven. Helt konkret er det avgjørende om ansvarsreglene i sjøloven åpner opp for at eier av en flytende vindturbin kan anses som «reder», og om selve vindturbinen kan anses som «skip». Den neste problemstillingen er om eieren av en flytende vindturbin er kan anses som «reder», og dermed er et aktuelt ansvarssubjekt i sjøloven.

### 2.2.3 Betydningen av begrepet «reder»

Som nevnt er «rederen» det sentrale ansvarssubjektet i sjølovens del III. Begrepet er ikke legaldefinert i sjøloven, men det er uttalt i juridisk teori at rederen som oftest er eieren av skipet.<sup>38</sup> Men det kan tenkes at reder og eier er to ulike ansvarssubjekt, for eksempel dersom rederen kun leier skipet. I denne avhandlingen er det imidlertid mulige ansvarsgrunnlag som kan være aktuelle for vindturbinens eiertilknytning som er det interessante. Ansvarsreglene fremstilles derfor ut ifra at eier og reder er samme ansvarssubjekt jf. også presiseringen i kapittel 1.1. Dersom det er behov for å skille mellom disse fremgår det uttrykkelig av drøftelsen.

Da «reder» er klassisk sjørettslig terminologi, kan det spørres om bruken av begrepet utelukker noen som potensielle ansvarssubjekter. I tradisjonell sjørettslig forstand er rederen den som er ansvarlig for driften av et skip.<sup>39</sup> I sjøl. § 507 annet ledd jf. første ledd fremgår det også at andre innretninger enn tradisjonelle skip er omfattet av ansvarsreglene jf. også kapittel 2.2.4. Dette medfører at den som er ansvarlig for driften av disse innretningene må anses som «reder», da sjøloven ikke betegner disse rettssubjektene som noe annet. Det sentrale i begrepet må altså være hvem som er ansvarlig for den virksomheten som utøves, og det må være av mindre betydning hvilken type virksomhet det er tale om jf. også sjøl. § 507 forutsetningsvis.<sup>40</sup> Dette fremstår som en naturlig tolkning særlig under hensyntaken til at begrepet brukes for å plassere et mulig erstatningsansvar hos den driftsansvarlige. Etter mitt syn må det være av underordnet betydning hva ansvarssubjektet kalles, og det er derfor liten grunn til å tolke «reder» særlig strengt.<sup>41</sup> Det avgjørende er hvilken tilknytning rettssubjektet har til innretningen som forårsaker skaden.

I lys av det overnevnte er det lite betenkeligheter ved at eier av en flytende vindturbin anses som «reder» i relasjon til sjølovens ansvarsregler. Det presumeres derfor at vindturbinens eier er et aktuelt ansvarssubjekt i sjølovens ansvarsregler. Videre er problemstillingen om en flytende vindturbin er omfattet av begrepet «skip», og dermed er en innretning det kan knyttes erstatningsansvar til etter reglene i sjøloven.

---

<sup>38</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 126-127.

<sup>39</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 126-127.

<sup>40</sup> I Falkanger og Bull (2016) s. 126-127 tas det utgangspunkt i eierbegrepet, og uttales at «reder» i juridisk forstand må forstås som «driftsherre». Samme sted vises det til at Brækhus definerte rederen som den «som setter virksomheten i gang, leder den og bærer den økonomiske risiko».

<sup>41</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 126-127 legger også til grunn at «reder» ikke kan tolkes særlig strengt.

## 2.2.4 Betydningen av begrepet «skip»

Selv om begrepet «skip» står meget sentralt i sjøloven, er heller ikke dette legaldefinert. Men i likhet med «reder» er også «skip» et eksempel på klassisk sjørettslig terminologi. Den tradisjonelle forståelsen av skip er gjerne at det må være tale om et større sjøfartøy som benyttes til transport.<sup>42</sup> En flytende vindturbin er nokså fjernt fra denne tradisjonelle forståelsen, og det har således formodningen mot seg at en flytende vindturbin er å anse som et «skip».

Det interessante er imidlertid hva begrepet omfatter innholdsmessig, og ikke hvilken betegnelse som er brukt. I rettspraksis og juridisk teori er det uttalt at begrepet er relativt, og at det kan ha ulik betydning i relasjon til sjølovens ulike regelsett.<sup>43</sup> Dette la også Høyesterett til grunn i dommen inntatt i Rt. 1973 s. 1334. Saken gjaldt en mann som døde av skadene han ble påført etter en påkjørsel av en 14,5 fots passbåt med 18 hestekrefters påhengsmotor. Den 16 år gamle gutten som førte passbåten ble holdt erstatningsansvarlig på subjektivt grunnlag, og faren ble holdt ansvarlig på objektivt grunnlag som «reder» jf. Sjøloven av 1893<sup>44</sup> § 8. Om begrepet «skip» uttalte førstevoterende på side 1337 og 1338:

*«Den første forutsetning for at slikt ansvar kan konstateres er at det fartøy Tore førte – en 14 1/2 fots passbåt med 18 HK påhengsmotor – er å anse som skip i bestemmelsens forstand. [...] Avgjørende i den foreliggende sak må være at bruken av hurtiggående passbåter byr på betydelige risikomomenter i forhold til annen trafikk På sjøen. Ut fra formålet med sjølovens § 8 synes det da naturlig å la bestemmelsen få anvendelse på skade som voldes ved bruk av slike fartøyer. Jeg finner en viss støtte for resultatet i Rt-1966-916 og Rt-1973-433 hvor Høyesterett i relasjon til straffeloven har ansett sammenlignbare småfartøyer som skip ut fra hensynet til å skape sikkerhet og avverge fare i sjøtrafikken.»*

Det er usikkert om dette kan anses som en analogisk tolkning eller ikke. Etter mitt syn virker det som om Høyesterett legger til grunn at båten var omfattet av bestemmelsens ordlyd, etter å ha tolket begrepet kontekstuellet og i lys av bestemmelsens formål jf. «er å anse som skip i bestemmelsens forstand.» Det vesentlige er imidlertid at enkelte innretninger anses som «skip» i visse regelsett, og faller utenfor begrepet i andre. Det kan dermed tenkes at andre innretninger

---

<sup>42</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 25. Se også Brækhus, «Skipsbegrepet. Skibs nasjonalitet. Skibsmåling og -identifisering.», (1975) s. 5 flg.

<sup>43</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 25.

<sup>44</sup> Lov av 20. juli 1893 om Sjøfarten (opphevet).

enn de tradisjonelle skipene, som for eksempel flytende vindturbiner, er omfattet av skipsbegrepet i relasjon til sjølovens ansvarsregler.

For å kunne gi en velbegrunnet konklusjon på hjemmelsproblematikken, er det derfor ikke tilstrekkelig kun å se hen til den naturlige språklige forståelsen av begrepet. I juridisk teori er det angitt noen veiledende momenter for å kunne fastlegge det nærmere innholdet i «skip» ved tvil.<sup>45</sup> Momentene er utledet av rettspraksis, og legger opp til en konkret vurdering av innretningens flyteevne, størrelse, formål og forflytningsevne.<sup>46</sup>

Etter mitt syn er det hensiktsmessig å vurdere om flytende vindturbiner kan anses som «skip» etter disse momentene. Vurderingen er klart nok nødvendig for å kunne avgjøre om sjølovens ansvarsregler gjelder for flytende vindturbiner. Dersom vindturbinene ikke er omfattet av ansvarsreglene, kan vurderingen av momentene dessuten bidra til vurderingen av om reglene passer for vindturbinene slik at det må gis en anbefaling om å endre sjøloven. Det er dermed tale om en helt grunnleggende vurdering for denne avhandlingens tema og problemstillinger.

Det første veiledende momentet i vurderingen av om en innretning kan anses som et «skip» er flyteevnen.<sup>47</sup> Dersom avhandlingen omhandlet bunnfaste vindturbiner ville momentet klart nok talt imot at det var tale om et skip. Det er imidlertid helt åpenbart at en flytende vindturbin har evne til å flyte. Momentet taler dermed isolert sett for at flytende vindturbiner kan anses som «skip».

Et annet veiledende moment er at innretningen må være av en viss størrelse.<sup>48</sup> Det kan neppe trekkes noen øvre grense her, da en innretning aldri kan være for stor til å bli ansett som et «skip». Det kan imidlertid trekkes en nedre grense for å utelukke innretninger som «skip». Dette fremgår også forutsetningsvis av flere bestemmelser i sjøloven, hvor blant annet § 11 angir en minstelengde for at det skal foreligge en registreringsplikt etter annet ledd og en registreringsadgang jf. tredje ledd. Selv om sjøl. § 11 gjelder minstekrav til lengde, er det et poeng at det er adgang til å registrere flytende vindturbiner i skipsregisteret. Betydningen av denne registreringsadgangen behandles mer inngående i kapittel 2.2.2, men etter mitt syn er dette et argument for at sjøloven anerkjenner vindturbinens størrelse som stor nok til å være omfattet av «skip». I kapittel 1.4 ble det dessuten nevnt at flytende vindturbiner stadig blir

---

<sup>45</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 25 flg.

<sup>46</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 25–26.

<sup>47</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 25.

<sup>48</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 25-26.



større, og at det allerede finnes vindturbiner som er over 125 meter høye. Det kan dermed ikke være særlig tvilsomt at momentet om innretningens størrelse isolert sett taler for at flytende vindturbiner kan anses som «skip».

Formålet med innretningen kan også være veiledende ved vurderingen av begrepet «skip».<sup>49</sup> Det typiske formålet med et skip er transport av enten mennesker eller varer, men dette er ikke et vilkår for at en innretning skal regnes som et «skip» etter norsk rett.<sup>50</sup> Her kan nevnes at sjøfartøy som for eksempel benyttes til fiske, service og krig også kan anses som «skip». Men da det er usikkert hvor viktig momentet er i norsk rett, kan det være hensiktsmessig å se hen til hvordan momentet tolkes og vektet i andre store sjøfartsnasjoner.

I for eksempel engelsk sjørett er «skip» legaldefinert. I Merchant Shipping Act 1995 section 313 (1) c fremgår det at «*'ship' includes every description of vessel used in navigation*».<sup>51</sup> Engelsk rett synes å oppstille et mer eksplisitt vilkår for at noe skal regnes som et «skip», og legger følgelig ikke opp til en så helhetlig vurdering som i norsk rett. Legaldefinisjonen i engelsk rett angir et minstekrav til at formålet med innretningen er navigasjon, og dette må som nevnt tidligere også anses for å være kjernen i skipsbegrepet i norsk rett. Det er tross alt et grunnleggende formål med både skip som er beregnet på transport av mennesker eller varer, og for fiske-, service- og krigsskip, at innretningen kan bli navigert for egen maskin på sjøen. Minstekravet i engelsk rett kan derfor være interessant ved vurderingen av om flytende vindturbiner kan anses som «skip» i norsk rett.

Formålet til flytende vindturbiner er primært å generere fornybar energi. Det er verken tale om et fartøy, eller en innretning som skal benyttes til transport, og det er heller ikke mulig å navigere flytende vindturbiner for egen maskin. Selv om dette ikke er et vilkår for at noe skal kunne anses som et «skip», er formålet til vindturbinene nokså langt unna det tradisjonelle formålet med skip. En flytende vindturbin har ikke de samme grunnleggende funksjonene som et sjøfartøy har, da vindturbinen primært skal stå på noenlunde samme sted for å generere energi. Et skip benyttes imidlertid som et hjelpemiddel for mennesker, enten det gjelder transport eller muligheten til å forflytte seg på vannet. Da det grunnleggende formålet med

---

<sup>49</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 26.

<sup>50</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 26.

<sup>51</sup> Merchant Shipping Act 1995 kan leses i sin helhet på <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/section/313> (lastet ned 15.02.21).

flytende vindturbiner er helt forskjellig fra det grunnleggende formålet med tradisjonelle sjøfartøy, taler momentet imot at flytende vindturbiner kan anses som «skip».

Det siste veiledende momentet gjelder innretningens forflytningsevne, og er noe tvilsomt hva gjelder flytende vindturbiner. Som nevnt ovenfor kan det ha betydning om konstruksjonen kan navigeres og forflyttes uten bistand fra andre innretninger.<sup>52</sup> Dette er riktignok i kjernen av skipsbegrepet, men kan ikke anses for å være et vilkår slik som i engelsk rett. I norsk rett kan for eksempel en lekter anses som et «skip», da denne er beregnet til å forflytte seg på vannet. Flytebrygger er imidlertid ikke ansett som «skip», da de kun flyttes unntaksvis og er nokså fjernt fra det som tradisjonelt er ansett som skip.<sup>53</sup>

Hva gjelder flytende vindturbiner, kan disse utvilsomt forflyttes på vannet ved hjelp av for eksempel en slepebåt. På den annen side er det svært sjeldent at disse skal flyttes, ettersom de plasseres ut for å generere energi innenfor et visst område i en vindfarm. Vindturbinene skal med andre ord primært være på samme sted og flyttes bare unntaksvis. Motsetningsvis er tradisjonelle skip klart nok ment til å forflytte seg på vannet, noe også lektere benyttes til.

Dette støttes også opp av internasjonal rettspraksis. I en avgjørelse fra 2016 uttalte High Court i Storbritannia at en husbåt ikke var å anse som en «vessel» etter «The Inland Waterways Order», og følgelig at den ikke var underlagt de samme reglene som andre sjøfartøy.<sup>54</sup> Retten viste til at begrepet måtte tolkes kontekstuell, og at artikkel 2 i den aktuelle loven definerte «vessel» som «every description of vessel with or without means of propulsion of any kind and includes anything constructed or used to carry persons, goods, plant and machinery, or to be propelled or moved, on, in or by water».<sup>55</sup> Selv om denne definisjonen gjelder for innlandsvann, er ikke flytende vindturbiner omfattet av noen alternativer i uttalelsen. Alternativene minner mye om flere av de veiledende momentene i norsk rett, og underbygger argumentet om at flytende vindturbiner er for ulike de tradisjonelle skipene. Følgelig trekker dette i retning av at flytende vindturbiner ikke kan anses som «skip».

Senere samme år, kom the Fifth Circuit Court of Appeal i USA til at en flytende oljeplattform ikke kunne anses som en «vessel» etter «the Longshore and Harbor Workers' Compensation

---

<sup>52</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 25.

<sup>53</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 25.

<sup>54</sup> The Environment Agency v. Gibbs & Anor, <https://www.casemine.com/judgement/uk/5b46f2162c94e0775e7f20fc> (lastet ned 30.12.20).

<sup>55</sup> Se The Environment Agency v. Gibbs & Anor avsnitt 40 flg. <https://www.casemine.com/judgement/uk/5b46f2162c94e0775e7f20fc> (lastet ned 30.12.20).

Act».<sup>56</sup> Plattformen kunne nemlig ikke anses å være «[...] watercraft or other artificial contrivance used, or capable of being used, as a means of transportation on water.»<sup>57</sup> Kjernen i skipsbegrepet er altså tilsynelatende lik både i norsk, engelsk og amerikansk sjørett. Da det er tale om tre store sjøfartsnasjoner, er det nærliggende å forstå dette som en internasjonal forståelse av skipsbegrepet. Da denne internasjonale forståelsen medførte at en flytende oljeplattform ikke ble regnet som en «vessel», er det mye som taler imot at flytende vindturbiner kan anses som «skip» i sjøloven.

Etter det som fremgår ovenfor er flytende vindturbiner ganske langt unna det som tradisjonelt anses som «skip», både etter norsk og internasjonal sjørett. Ettersom lovgiver ikke har definert begrepet i sjøloven, er det desto større grunn til å vektlegge den tradisjonelle forståelsen. Det legges derfor til grunn at flytende vindturbiner ikke er omfattet av begrepet «skip», og følgelig er konklusjonen at sjølovens ansvarsregler ikke kommer direkte til anvendelse ved tingsskade forårsaket av en flytende vindturbin.

Selv om ansvarsreglene ikke gjelder flytende vindturbiner direkte, er det naturlig å kommentere om det er grunnlag for analogisk anvendelse. Dette er særlig interessant ettersom lovgiver har lagt til grunn at ansvarsreglene i kapittel III skal gis et vidt anvendelsesområde jf. sjøl. § 507 forutsetningsvis. Det fremgår nemlig av sjøl. § 507 annet ledd jf. første ledd at «Boreplattformer og liknende flyttbare innretninger» anses som «skip» i relasjon til blant annet sjølovens kapittel 7, 8 og 9. For at «liknende flyttbare innretninger» skal anses som «skip» forutsettes det imidlertid at disse benyttes til virksomhet knyttet til «undersjøiske naturforekomster». Det er dermed klart at flytende vindturbiner ikke er direkte omfattet av denne bestemmelsen.

Det fremgår riktignok av NOU 1976:59 s. 28-29 at formuleringen også tok sikte på å omfatte mulige nye typer flyttbare innretninger.<sup>58</sup> Dette må likevel forstås som nye innretninger som brukes til arbeid med «undersjøiske naturforekomster», da lovgiver neppe mente å ta stilling til flytende vindturbiner den gang. Den vide formuleringen i sjøl. § 507, sammenholdt med forarbeidsuttalelsen, viser imidlertid at lovgiver er åpen for en viss dynamisk fortolkning og at sjøloven kan gjelde for mer enn kun tradisjonelle skip. Det kan dermed spørres om sjøl. § 507

---

<sup>56</sup> James Baker, Jr., Petitioner v. Director, Office of Workers' Compensation Programs, <https://caselaw.findlaw.com/us-5th-circuit/1746569.html> (lastet ned 30.12.20).

<sup>57</sup> Se James Baker, Jr., Petitioner v. Director, Office of Workers' Compensation Programs punkt II del B annet avsnitt følgende, <https://caselaw.findlaw.com/us-5th-circuit/1746569.html> (lastet ned 30.12.20).

<sup>58</sup> NOU 1976:59 s. 28-29 lest på Nasjonalbibliotekets nettsider, [https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb\\_digibok\\_2011053005034?page=29](https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb_digibok_2011053005034?page=29) (lastet ned 10.11.20).

kan gis analogisk anvendelse på flytende vindturbiner, all den stund bestemmelsen utvider skipsbegrepet i relasjon til sjølovens ansvarsregler.

Som nevnt i kapittel 1.6 er ansvarsreglene i sjøloven ganske presist formulert, og gjelder for situasjoner som typisk kan oppstå i sjøfartsforhold. Isolert sett kan dette sies å tale imot at reglene kan anvendes analogisk. Det finnes videre ingen eksempler på analogisk anvendelse av disse ansvarsreglene, og det hefter dermed en del usikkerhet knyttet til nettopp analogi fra sjølovens regler om erstatningsansvar. På den ene siden kan det argumenteres for at en analogi bør kunne aksepteres ut ifra reelle hensyn som likhetsbetraktninger.<sup>59</sup> Dersom tingsskade forårsaket av en flytende vindturbin er så likt som de skadesituasjonene ansvarsreglene i sjøloven regulerer, kan det være gode grunner til å akseptere en analogi. Dette gjør seg særlig gjeldende i lys av sjøl. § 507, som åpner for at andre innretninger enn tradisjonelle skip kan anses som «skip». Hvis også de samme legislative hensynene gjør seg gjeldende for flytende vindturbiner, kan det tale for at det er forsvarlig å anvende sjølovens ansvarsregler analogisk.

På den annen side bør det foreligge nokså tungtveiende argumenter for å akseptere analogisk anvendelse.<sup>60</sup> Selv om lovgiver ikke har gitt eksplisitt uttrykk for at tilfellet ikke skal omfattes, er det ikke dermed sagt at alle tilfeller som ligner bør være omfattet. Erstatningsretten har et klart pønalt preg, og hensynet til forutberegnelighet bør stå sterkt. Etter mitt syn bør det derfor kreves nokså klare holdepunkter for å akseptere en analogisk tolkning som utvider anvendelsesområdet for ansvarsregler. All den stund det ikke foreligger slike holdepunkter fremstår det ikke som forsvarlig å tolke sjøl. § 507 analogisk, og anvendelsesområdet for sjølovens ansvarsregler kan følgelig ikke utvides til også å omfatte flytende vindturbiner. Tvert imot synes det å være lojalt overfor lovgiver å legge til grunn en streng ordlydstolkning i dette tilfellet.

Som nevnt ovenfor taler sjølovens presisjonsnivå imot analogisk anvendelse. Dette må også sies å gjøre seg gjeldende for sjøl. § 507, da lovgiver har presisert at innretningene skal benyttes til virksomhet knyttet til «undersjøiske naturforekomster». Dersom lovgiver hadde ment å omfatte alle «flyttbare innretninger», fremstår det som unødvendig å spesifisere at disse må brukes i forbindelse med «undersjøiske naturforekomster». Det legges dermed til grunn at lovgiver formulerte ansvarsreglene og § 507 spesifikt for å utelukke andre innretninger.

---

<sup>59</sup> Se blant annet Boe (2010) s. 384.

<sup>60</sup> Boe (2010) s. 384 fremholder at det «skal en del til» for at analogisk tolkning skal være velbegrunnet.

Konklusjonen er derfor at sjølovens ansvarsregler ikke kan anvendes analogisk for flytende vindturbiner.

Det kan likevel tenkes at flytende vindturbiner *bør* underkastes sjølovens erstatningsrettslige regime, all den stund sjøloven omfatter både skip og petroleumsinstallasjoner jf. § 507. I de nevnte forarbeidene i NOU 1976:59 er det ingenting som tilsier at forutsetningen i sjøl. § 507 *kun* passer for innretninger som brukes til «undersjøiske naturforekomster». Lovgiver tok mest sannsynlig sikte på at de fleste petroleumsinstallasjoner skulle være omfattet, da slike installasjoner og skip har vært de dominerende aktørene på havet i lang tid. Men når flytende vindturbiner etter hvert blir vanligere på havet, er det mye som taler for at alle innretningene bør underkastes samme regelsett.

Det er derfor interessant å vurdere hvorvidt de konkrete ansvarsreglene i sjøloven *passer* ved tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner. Dersom bestemmelsene synes å passe godt kan det være grunnlag for å gi anbefalinger om å endre sjøloven, eller eventuelt få inn en ny lovbestemmelse som eksplisitt angir hvilke bestemmelser som gjelder for havvindturbiner. I kapittel 3 drøftes derfor ansvarsreglene i sjøloven, for å avgjøre om de passer for flytende vindturbiner eller ikke. Uavhengig av hvordan det konkluderes under den enkelte ansvarsregel, drøftes også de alminnelige erstatningsrettslige reglene i kapittel 4. Hovedformålet med dette er i alle tilfelle å avklare eierens rettslige posisjon ved forvoldelse av tingsskade.

## 3 Vurdering av ansvarsreglene i sjøloven

### 3.1 Passer prinsipalansvaret for flytende vindturbiner?

Ansvarsreglene i sjøloven fremgår av lovens del III. Den første bestemmelsen er sjøl. § 151, og regulerer det såkalte *prinsipalansvaret*. Sjøloven § 151 er bygget opp slik at første ledd angir ansvarsregelen, og annet ledd regressadgangen. Det følger av første ledd at:

*«Rederen svarer for skade som er forårsaket ved feil eller forsømmelse i tjenesten av skipsfører, mannskap, los, slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste.»*

Først og fremst er det grunn til å presisere at bestemmelsens vilkår om «reder» og «skip» ikke drøftes i det følgende. Jeg nøyer meg med å vise til drøftelsen i kapittel 2.2.3 og 2.2.4, og legger samme forståelse av begrepene til grunn her. I det følgende er det selve ansvarsproblematikken som skal drøftes, og det er det erstatningsbetingende deliktet i sjøl. § 151 som er særlig interessant å vurdere.

Etter prinsipalansvaret kan rederen bli ansvarlig for andres erstatningsbetingende feil. Det er med andre ord tale om en slags hybrid mellom ansvar på subjektivt og objektivt grunnlag. Ansvarsgrunnlaget har følgelig klare likhetstrekk til arbeidsgiveransvaret i skl.<sup>61</sup> § 2-1. Selv om det er visse forskjeller i ansvarsgrunnlagenes materielle vilkår, innebærer begge at man kan bli objektivt ansvarlig for andres subjektive feil. Derfor er det også antatt at skl. § 2-1 kan brukes til å tolke og utfylle sjøl. § 151.<sup>62</sup> Arbeidsgiveransvaret drøftes imidlertid ikke videre her, men tas opp igjen i kapittel 4.1. Det sentrale er om risikobildet for flytende vindturbiner er typisk for det man ellers møter i sjøfartsforhold, og det er naturlig å ta utgangspunkt i sjøl. § 151 materielle vilkår.

Sjøloven § 151 første ledd oppstiller et vilkår om skaden skyldes en «feil eller forsømmelse» hos noen som rederen svarer for. Ordlyden tilsier at både handlinger og unnlaterelser er omfattet, og må anses som en henvisning til den alminnelige culpanormen. I kapittel 1.4 ble det lagt til grunn at de typiske skadesituasjonene for vindturbinene antakeligvis involverer en kombinasjon av dårlig vær og en viss grad av uaktsomhet. Uaktsomhet er klart nok i kjernen av culpanormen,

---

<sup>61</sup> Lov av 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning (skadeserstatningsloven – skl.).

<sup>62</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 150.

og følgelig passer vilkåret «feil og forsømmelse» for en typisk skadesituasjon forårsaket av en flytende vindturbin. Den nærmere fastleggelsen av culpanormen ved slike skader, herunder hvilken grad av uaktsomhet som kreves, drøftes mer inngående i kapittel 4.3.

Videre fremgår det av sjøl. § 151 første ledd at skaden må ha oppstått i forbindelse med «arbeid i skipets tjeneste». Ordlyden tilsier at det må være en viss tilknytning mellom skadesituasjonen og virksomheten, og minner litt om arbeidsgiver-arbeidstakerforholdet i arbeidsgiveransvaret., Vilkåret i sjøl. § 151 kan imidlertid ikke anses å være absolutt jf. ordlyden «eller andre som utfører arbeid», og dermed stilles det ikke noe strengt krav til forholdet mellom prinsipalen og skadevolderen. Det behøver altså ikke å foreligge et arbeidsgiver-arbeidstakerforhold, og prinsipalansvaret gjelder også for uaktsomhet hos oppdragstakere.

I nyere rettspraksis er det lagt til grunn at bestemmelsen faktisk har et enda videre virkeområde.<sup>63</sup> Dette støttes opp av juridisk teori hvor det er uttalt at det ikke en gang kan kreves at det foreligger et kontraktsforhold mellom rederen og skadevolder.<sup>64</sup> Denne tilknytningsmåten er antakeligvis også ganske typisk for hvordan man organiserer arbeidsfordelingen i shippingindustrien. For øvrig er det diskutert i juridisk teori om sjøl. § 151 i det hele tatt gjelder for kontraktsrettslig erstatningsansvar, men det virker som at det er på det rene at et eventuelt kontraktshjelperansvar rekker minst like langt.<sup>65</sup> Det er altså ikke tilknytningen mellom skadevolder og prinsipalen som er det sentrale. Det avgjørende er at den uaktsomme skadevolderen har en viss tilknytning til prinsipalens virksomhet.

Hva gjelder flytende vindturbiner er det usikkert om det er typisk at eieren har faste ansatte, eller om han engasjerer oppdragstakere med den nødvendige kompetansen etter behov. En flytende vindturbin er som hovedregel ubemannet, og eieren har antakeligvis få faste arbeidstakere av den grunn. Etter mitt syn er det derfor nærliggende å anta at eiere av flytende vindturbiner engasjerer den nødvendige kompetansen ved behov. Dersom dette er tilfelle kommer ikke arbeidsgiveransvaret til anvendelse, ettersom skl. § 2-1 stiller krav om at det foreligger et arbeidstaker-arbeidsgiverforhold.

---

<sup>63</sup> Dommen inntatt i ND 1973 s. 343 kan være illustrerende her. Saken gjaldt en skipssjef som drev med alkejakt fra broen på kanoskipet KNM «Trygg», og som ved et uhell traff en person ombord i benet. Staten erkjente at skipssjefen hadde opptrådt uaktsomt, men hevdet at handlingen ikke oppsto ved arbeid i «skipets tjeneste» og at de derfor ikke kunne holdes ansvarlige etter prinsipalansvaret. Høyesterett, i likhet med byretten, kom imidlertid til at tjenesteplikten til skipssjefen omfattet å ivareta sikkerheten til personene ombord. Dermed ble staten holdt erstatningsansvarlig.

<sup>64</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 157.

<sup>65</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 163–164.

I lys av det overnevnte blir det igjen tydelig hvilke konsekvenser det kan få dersom det skilles mellom registrerte og ikke-registrerte vindturbiner med hensyn til anvendelse av ansvarsreglene i sjøloven jf. også kapittel 2.2.2. Et slikt skille ville medført at prinsipalansvaret kun var aktuelt for eier av registrerte vindturbiner. Erstatningsansvaret for eier av en uregistrert vindturbin måtte i så fall blitt vurdert etter arbeidsgiveransvaret i skl. § 2-1. En umiddelbar konsekvens av å skille mellom registrerte og ikke-registrerte vindturbiner er derfor at eiere av registrerte vindturbiner er underkastet mer vidtrekkende ansvarsregler enn eiere av uregistrerte vindturbiner.

Dette fremstår som en uhensiktsmessig løsning, ettersom slik frivillig registrering ikke har noen direkte relevans for anvendelse av sjølovens ansvarsregler jf. kapittel 2.2.2. Etter mitt syn kan ikke dette stille seg annerledes for anvendelse av prinsipalansvaret. Tvert imot er det min fraråding å gjøre et slikt skille i relasjon til prinsipalansvaret, da dette kan gi seg utslag i svært urimelige konsekvenser for eiere som velger å registrere vindturbinen. Det fremstår som en bedre løsning å behandle alle flytende vindturbiner etter samme erstatningsrettslige regime, uavhengig om dette er etter sjøloven eller alminnelige erstatningsrettslige regler. Slik kan man sikre likebehandling og dermed også forutsigbarhet for alle involverte parter.

De materielle vilkårene sjøl. § 151 første ledd synes altså å passe godt for tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner. Imidlertid er det nødvendig å undersøke om hensynene bak sjøl. § 151 også gjør seg gjeldende for flytende vindturbiner. Ansvarsreglene i sjøloven er tross alt ment å adressere spørsmålet om hvordan man best håndterer skader som typisk kan inntre på sjøen. Det må dermed vurderes om risikobildet ved flytende vindturbiner er typisk for det man ellers møter i sjøfartsforhold. I så fall er hensiktsmessig å anbefale at prinsipalansvaret også bør gjelde for flytende vindturbiner.

Innretningene har mange likheter og forskjeller, men da det her er tale om ansvarsregler er det naturlig å ta utgangspunkt i innretningenes skadepotensial jf. også kapittel 1.4. For å sammenligne innretningenes skadepotensial skal både de mulige skaders omfang og sannsynligheten for skadeinntreden vurderes. Hva gjelder de mulige skaders omfang, må det først presiseres at innretningene har risiko for å forårsake ulike typer skade. Vindturbinene og skip har en særlig risiko for å forårsake tingsskade, mens petroleumsinstallasjoner har størst risiko for å forårsake forurensningsskader. Selv om innretningene har risiko for å volde ulike skader, er det på det rene at alle innretningene kan forårsake store økonomiske og materielle tap jf. også kapittel 1.4. Det er imidlertid ikke lett å gradere de mulige skaders omfang utover



dette, all den stund det er vanskelig å sammenligne konsekvensene av tingsskader opp mot konsekvensene av forurensningsskader. Det presumeres følgelig at de mulige skaders omfang er stort og alvorlig for alle innretningene.

For å vurdere vindturbinenes skadepotensial videre, er det nødvendig å se på sannsynligheten for at de ulike innretningene forårsaker skade. Både flytende vindturbiner og oljeplattformer benyttes til å utvinne naturressurser, og er viktige ledd i energiproduksjonen. Innretningene er imidlertid forbundet med risiko for ulike typer skade jf. avsnittet ovenfor. Flytende vindturbiner har ikke noen forurensningsrisiko, og følgelig er det vanskelig å si noe om hvilken av disse innretningene som har størst sannsynlighet for å forårsake sin typiske skade. For skip er det derimot risikoen for å forårsake tingsskader som er mest aktuell. Selv om det er utfordrende å vurdere skipets konkrete sannsynlighet for å volde tingsskader, er det flytende vindturbiner som presumptivt har størst sannsynlighet for å forårsake slike skader jf. kapittel 1.4.

Etter det overnevnte er de mulige skaders omfang stort og alvorlig for alle innretningene, mens sannsynligheten for å forårsake tingsskade er presumptivt størst for flytende vindturbiner. Det legges dermed til grunn at flytende vindturbiner i hvert fall har større skadepotensial enn skip. Flytende vindturbiners skadepotensial taler altså for at prinsipalansvaret også bør gjelde for vindturbinene.

Ansvarsreglene i sjøloven er som nevnt ment å håndtere typiske skadesituasjoner på sjøen. Med utgangspunkt i flytende vindturbiners skadepotensial, kan det derfor være nyttig å trekke frem et praktisk eksempel på en skadesituasjon. Den typiske skadesituasjonen for vindturbinene involverer antakeligvis en kombinasjon av dårlig vær, en viss grad av uaktsomhet og uoversiktlige tap jf. også kapittel 1.4. Det kan for eksempel tenkes at vindturbinens eier engasjerer en vedlikeholdsarbeider som glemmer å følge visse sikkerhetsmessige prosedyrer og retningslinjer. Forglemmelsen medfører så at vindturbinen ikke tåler samme uvær som en feilfri vindturbin ville tålt, og konsekvensen er at et rotorblad faller ned i vannet og treffer propellen på et skip i nærheten. I dette eksempelet er det et klart kausalforhold mellom den uaktsomme forglemmelsen, rotorbladets fall og skaden som oppsto på skipet. Etersom det foreligger casus mixtus i form av kombinasjon mellom menneskelig feil og uvær, kan det også reises spørsmål om tapets påregnelighet og eventuell lemping av prinsipalens ansvar. Dette lar jeg imidlertid ligge her, men tar opp problemstillingen igjen i kapittel 6. Spørsmålet er om vedlikeholdsarbeiderens prinsipal bør holdes ansvarlig for dette i samme utstrekning som sjøl. § 151 tilsier.

Som nevnt tidligere kan det oppstå store tap i sjøfartsforhold. Ved slike store tap kan det være lite fornuftig å holde skadevolder personlig ansvarlig, da dette kan medføre både økonomisk ruin for den ansvarlige og ufullstendig dekning for skadelidte. Ved anvendelse av prinspalansvaret kan imidlertid rederen, som sannsynligvis er betydelig mer ressurssterk, holdes ansvarlig. Her er det også et poeng at erstatningskrav mot skipsredere er automatisk sikret gjennom sjøpant jf. sjøl. § 51 nr. 3 og 4. Det kan argumenteres for at en slik automatikk også bør foreligge ved krav mot eier av flytende vindturbiner. Reglene om sjøpanterett er regler som er typiske for sjøfartsforhold, og som antakeligvis vil passe godt for flytende vindturbiner. Dette er imidlertid en problemstilling som faller utenfor oppgavens hovedtema, og drøftes således ikke videre.

I tillegg til å ha bedre økonomiske forutsetninger enn skadevolderen, har prinsipalen også større muligheter for å pulverisere sitt tap. For eksempel kan prinsipalen pulverisere tapet ved å øke driftsinntektene, eller ved å søke dekning hos forsikringsselskapet. Når rederen står i fare for å bli erstatningsansvarlig for andres feil, har han også en klar foranledning til å sørge for klare instruksjoner, etablere gode sikkerhetsrutiner og så videre. Som prinsipal er man sannsynligvis også bedre egnet til å kalkulere skadesannsynlighet og det mulige skadeomfanget, og bør således bære sin del av risikoen ved å drive en kommersiell virksomhet.

Videre er prinspalansvaret hensiktsmessig fra et prosessøkonomisk perspektiv, særlig med tanke på at det ikke er nødvendig å peke ut én konkret skadevolder. Det er tross alt tilstrekkelig å avklare at noen har opptrådt uaktsomt og forårsaket en skade, og at vedkommende har tilstrekkelig tilknytning til prinsipalens og virksomheten. Hvorvidt prinsipalen er eieren eller operatøren av den flytende vindturbinen er av mindre betydning. Det avgjørende er hvem som er ansvarlig for, og som dermed kan identifiseres med, den uaktsomme skadevolderen.

Et argument mot at prinspalansvaret bør kunne anvendes er at det kan være vanskeligere for en prinsipal å føre kontroll med alle han kan bli erstatningsansvarlig for ved større prosjekter. I større prosjekter er mange aktører involvert, og det er naturlig at disse har større ansvar og frihet i sitt arbeid. Dette kan være helt nødvendig ved store prosjekter, slik at prinsipalen ikke må bruke all sin tid på detaljspørsmål som kan løses på et lavere nivå. Installering, operasjon og berging av flytende vindturbiner er utvilsomt store prosjekter, og kan følgelig involvere mange aktører.

Argumentet om prosjektenes størrelse kan imidlertid også tale for at prinsipalansvaret passer for flytende vindturbiner. Det faktum at det er mange involverte aktører tilsier at det kan være vanskelig å utpeke skadevolderen, og at skadelidte dermed er bedre tjent med å gjøre sitt krav gjeldende overfor prinsipalen. Prosjektets størrelse tilsier også at det økonomiske tapet enkelt kan overgå det en skadevolder har anledning til å stå ansvarlig for. Et avledet ansvar som prinsipalansvaret gir dermed større mulighet for skadelidte til å få sitt tap dekket fullt ut. I tillegg oppstiller sjøl. § 151 et mindre strengt krav til forholdet mellom prinsipal og skadevolder enn det skl. § 2-1 gjør. Det er dermed flere gode grunner til at tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner bør vurderes etter prinsipalansvaret fremfor for eksempel arbeidsgiveransvaret i skl. § 2-1.

Videre kan det trekkes en parallell til petroleumssektoren hvor det også kan tenkes å være mange involverte med stor grad av selvstendighet, og som det dermed er vanskelig å føre kontroll med. Dette gjør seg ikke særlig gjeldende for skip, men det er på det rene at prinsipalansvaret også gjelder for visse petroleumsinstallasjoner jf. sjøl. § 507. Etter mitt syn kan denne parallellen tilsi at flytende vindturbiner bør omfattes av prinsipalansvaret i sjøl. § 151 første ledd.

Etter min vurdering er det liten tvil om at sjøloven er et fornuftig sted å hjemle et spesifikt ansvarsgrunnlag for eier av flytende vindturbiner. Videre synes prinsipalansvaret å passe godt for de plausible skadesituasjonene, og ansvarsgrunnlaget i sjøl. § 151 første ledd bør dermed kunne gjøres gjeldende overfor eieren av vindturbinen i forbindelse med en uaktsom skadeforvoldelse. Prinsipalansvaret fordrer kun at det kan påvises uaktsomhet hos noen som prinsipalen er ansvarlig for, og dette må gjøres etter en vurdering av den culpanormen som gjelder på området. Det alminnelige culpaansvaret drøftes videre i kapittel 4.3 med henvisninger til de ansvarsreglene som baserer seg på en culpanorm. Dette er hensiktsmessig, ettersom normen gjelder for flere av ansvarsreglene i sjøloven, for arbeidsgiveransvaret i skl. § 2-1 og som et selvstendig ansvarsgrunnlag.

Ut ifra det som fremgår ovenfor, gis det dermed en klar anbefaling om å få på plass en ny lovbestemmelse i sjøloven. Det faktum at ansvarsgrunnlaget gjelder skade voldt av andre, kan gjøre det desto viktigere å få dette uttrykkelig inn i en skriftlig lovbestemmelse. Her kommer særlig hensynet til forutberegnelighet hos partene inn. Gjennom for eksempel en ny § 507a, kan man regulere hvilke regler i sjøloven som skal gjelde for flytende vindturbiner etter samme henvisningsteknikk som for petroleumsinstallasjoner i sjøl. § 507. Dersom alle reglene som er

nevnt i sjøloven § 507 passer for flytende vindturbiner, er det etter mitt syn tilstrekkelig å tilføye flytende vindturbiner eksplisitt i sjøl. § 507.

## 3.2 Passer kollisjonsansvaret for flytende vindturbiner?

### 3.2.1 Viktigheten av å vurdere om kollisjonsansvaret passer for flytende vindturbiner

Ansvarsreglene for kollisjon mellom skip fremgår av sjøloven kapittel 8, og er basert på sammenstøtskonvensjonen som er ratifisert av mer enn 85 stater.<sup>66</sup> Sjøloven sonderer mellom sammenstøt hvor det foreligger skyld (§ 161), og sammenstøt som følge av en ulykke (§ 162). Sjøloven kapittel 8 baserer seg med andre ord på et skyldprinsipp. Dersom det kan påvises skyld hos skadevolder ved et sammenstøt, er det sjøl. § 161 som kommer til anvendelse. I motsatt fall, hvis skyld ikke er mulig å påvise, kommer sjøl. § 162 til anvendelse. Reglene legger altså opp til en enten-eller-løsning, og medfører at anvendelse av objektive ansvarsgrunnlag er utelukket ved sammenstøt. I dommen inntatt i Rt. 1971 s. 843 på s. 849 uttalte Høyesterett om Sjøloven av 1893 § 221 (videreført til sjøloven § 162) at:

*«Det er på det rene at det ved denne bestemmelse ble tilsiktet å fastslå at det ved erstatningsansvar som følge av sammenstøt kreves skyld slik at ansvar på objektivt grunnlag utelukkes. [...]»*

Ved sammenstøt mellom innretninger som kan defineres som «skip» (se kapittel 2.2.4) må altså erstatningsansvaret vurderes etter sjøl. §§ 161 og 162. Dette er naturlig da sjøloven gjelder som *lex specialis*, og går foran de alminnelige erstatningsrettslige reglene. Det er viktig å vise dette samspillet mellom de sjørettslige ansvarsreglene og den alminnelige erstatningsretten, slik at det blir tydelig hvilke konsekvenser det kan få dersom kollisjonsansvaret anvendes ved tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner. Dersom kollisjonsansvaret passer for flytende vindturbiner, og dette etter hvert reguleres i sjøloven, er blant annet anvendelse av det ulovfestede objektive ansvaret utelukket ved «sammenstøt» forårsaket av vindturbinen. Det ulovfestede objektive ansvars plass i sjøretten behandles mer inngående i kapittel 4.4.1. Det

---

<sup>66</sup> Konvensjon av 23. september 1910 om istandbringelse av visse ensartede regler angående sammenstøt til sjøs (Brüsselkonvensjonen).

interessante i den følgende drøftelsen er om kollisjonsansvaret passer, og dermed bør kunne anvendes, ved tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner.

Prinsipielt sett er det flere grunner, både av hensyn til skadevolder og til skadelidte, som taler for at sjøl. §§ 161 og 162 bør komme til anvendelse for flytende vindturbiner. Dersom kollisjonsansvaret ikke gjelder for eier av flytende vindturbin, står han i fare for å bli erstatningsansvarlig ved et sammenstøt selv om det ikke kan påvises at det er utvist skyld. Videre vil også en skipsreders ansvar måtte behandles ulikt avhengig av om det kolliderer med noe som regnes som et skip jf. sjøl. § 507, eller om det kolliderer med en flytende vindturbin som ikke er omfattet av kollisjonsansvaret. Disse konsekvensene blir dessuten enda tydeligere dersom kollisjonsansvaret for eksempel kun kommer til anvendelse for vindturbiner som er registrert i NOR jf. også kapittel 2.2.2.

Det er dermed en del uforutsigbarhet og vilkårlighet knyttet til hvilket regelsett som gjelder i den konkrete tvisten, og er helt klart en ganske uheldig konsekvens. Etter mitt syn er det fornuftig å likestille ansvarsforholdene for maritim industri som er eksponert for omtrent samme typer risiki, og der disse risiki er typiske for det man finner i sjøfartsforhold. Prinsipielt sett er det således gode grunner for at flytende vindturbiner bør omfattes av kollisjonsansvaret. Dette er imidlertid ikke et tilstrekkelig grunnlag for å gi en god og velbegrunnet anbefaling om at vindturbinene bør omfattes. Først er det nødvendig å undersøke om vilkårene i sjøl. §§ 161 og 162 passer for flytende vindturbiner.

### **3.2.2 Kollisjon grunnet skyld**

Det følger av sjøl. § 161 første ledd at:

*«Når skade på skip, gods eller person er forårsaket av sammenstøt mellom skip, og skylden ligger på den ene siden alene, skal den skyldige erstatte skaden.»*

Sjøloven § 161 gjelder for det første sammenstøt «mellom skip». Ordlyden tilsier at et «skip» må kolliderer med et annet «skip», og det er dermed avgjørende at både den skadevoldende og den skadede innretningen er «skip». I kapittel 2.2.4 ble det lagt til grunn at en flytende vindturbin ikke kan anses som et «skip» i relasjon til sjølovens ansvarsregler. Selv om skipsbegrepet kan tillegges ulikt innhold i ulike regelsett, kan ikke prinsipalansvaret og kollisjonsansvaret anses å tilhøre to ulike regelsett. Begge bestemmelsene er en del av

ansvarsreglene i sjøloven, og det er nærliggende å anse samtlige ansvarsregler i sjøloven for å tilhøre ett og samme regelsett. Det understrekes derfor at flytende vindturbiner heller ikke kan anses som «skip» i relasjon til kollisjonsansvaret i sjøl. § 161 jf. drøftelsen i kapittel 2.2.4.

Flytende vindturbiner er foreløpig ikke omfattet av kollisjonsansvaret, og har dermed ingen umiddelbar betydning for vindturbinens eier. Imidlertid kan vilkåret «mellom skip» få ganske stor betydning for skipsrederes eventuelle erstatningsansvar ved en kollisjon. Her vil det jo være helt avgjørende for skipsrederens erstatningsansvar om det kollideres med et «skip» eller med en flytende vindturbin. Det er ikke gitt at dette kan medføre urimelige erstatningsoppgjør for skipsrederen, men forutberegneligheten med hensyn til rederens potensielle erstatningsansvar er helt klart svekket. Dersom flytende vindturbiner omfattes av kollisjonsansvaret, vil denne usikkerheten fjernes. Etter mitt syn synes ikke dagens løsning å være tilfredsstillende for skipsredere når flytende vindturbiner etter hvert bygges ut i stor skala. Det er likevel grunn til å vurdere om bestemmelsenes øvrige vilkår passer for flytende vindturbiner, før det eventuelt gis en anbefaling om å innta en ny lovbestemmelse i sjøloven.

Ansvar etter sjøl. § 161 forutsetter at det er utvist skyld, enten fra rederen eller fra noen han svarer for etter sjøl. § 151.<sup>67</sup> I kapittel 3.1 er det lagt til grunn at ansvarsgrunnlag basert på skyld er aktuelt ved tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner, og at prinsipalansvaret passer for vindturbinens eier. Skyldvilkåret i sjøl. § 161 er dermed oppfylt dersom skyldvilkåret i sjøl. § 151 er oppfylt, og forutsettes at vilkåret passer for flytende vindturbiner. Skyldvurderingen og fastleggelsen av aktsomhetskravet drøftes som nevnt mer inngående i kapittel 4.3.

Videre bruker sjøl. § 161 vilkåret «sammenstøt». En naturlig språklig forståelse av dette tilsier at to skip kolliderer. I juridisk teori er det uttalt at det kun kreves at skipene har vært i fysisk kontakt med hverandre, og at dette er uavhengig av om skipet er fortøyd og om ulykken skyldes skipets egen drivkraft.<sup>68</sup> Det kreves altså ikke at skipene har vært i fart, og det er tilstrekkelig at for eksempel vind, havstrøm og andre naturkrefter fører et skip inn i en kollisjon.

Innholdet i vilkåret synes å passe godt for flytende vindturbiner. Som det er gjort rede for i kapittel 1.4 er vær/uvær særlige risikomomenter for skader forårsaket av flytende vindturbiner. Dette er typiske risikofaktorer som man også møter ellers i sjøfartsforhold, men vindturbinen er antakeligvis særlig utsatt på grunn av sin plassering og at den ikke kan navigeres eller

---

<sup>67</sup> Se blant annet Falkanger og Bull (2016) s. 217.

<sup>68</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 218.

forflyttes for egen maskin. Dette gjør seg også gjeldende dersom deler skulle løsne fra vindturbinen. Vind og havstrømmer kan bidra til at den løsnede delen er vanskeligere å unngå, og til at den treffer med enda større kraft. Da vilkåret og bestemmelsen som sådan favner vidt, og dessuten omfatter kollisjoner som skyldes ytre omstendigheter, synes ansvarsgrunnlaget å passe nokså godt ved tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner.

Vurderingen ovenfor viser at sjøl. § 161 passer for flytende vindturbiner. Det gis derfor en anbefaling om å innta en ny lovbestemmelse, i for eksempel en ny sjøl. § 507a, på samme måte som for prinsipalansvaret jf. konklusjonen i kapittel 3.1. Eventuelt, dersom alle reglene som er oppregnet i sjøl. § 507 passer for flytende vindturbiner, kan det være tilstrekkelig å tilføye flytende vindturbiner eksplisitt i sjøl. § 507.

Selv om sjøl. § 161 passer for flytende vindturbiner er det likevel behov for å vurdere om også sjøl. § 162 gjør det. Både sjøl. §§ 161 og 162 gjelder kollisjonsansvaret, og følgelig må bestemmelsene leses i sammenheng. Etter mitt syn er det nødvendig å vurdere om også sjøl. § 162 passer for flytende vindturbiner, for eventuelt å kunne gi en så velbegrunnet anbefaling som mulig. Dette behandles derfor i det følgende.

### **3.2.3 Kollisjon grunnet ulykke**

I tillegg til situasjonen sjøl. § 161 tar sikte på å regulere, kan det tenkes at sammenstøtet skyldes en ulykke, eller at det ikke kan påvises skyld hos en av partene. Disse situasjonene er regulert i sjøl. § 162. Det fremgår her at:

*«Er sammenstøtet en følge av en ulykkeshendelse, eller kan det ikke opplyses at det er forårsaket ved skyld på noen av sidene, bærer hvert skip sin skade.»*

Ordlyden tilsier at erstatningsansvar for sammenstøt er utelukket dersom det ikke kan påvises skyld hos en av partene, og er således en presisering av ansvarsregelen i sjøl. § 161. I tillegg til å presisere hvilke sammenstøt som er omfattet av sjøl. § 161, gir bestemmelsen også anvisning på hvordan tilfeller utenfor sjøl. § 161 skal løses. Sjøloven §§ 161 og 162 legger dermed opp til nok en enten-eller-vurdering, og sjøl. § 162 slår fast at hver part skal dekke sitt tap ved sammenstøt som ikke er omfattet av sjøl. § 161. Dette støttes også opp av dommen inntatt i Rt. 1971 s. 843, som det ble vist til i kapittel 3.2.1, hvor Høyesterett uttalte at et objektivt ansvar er utelukket dersom kollisjonsansvaret kan anvendes.

Etter sjøl. § 162 skal altså hver part dekke sitt eget tap dersom sammenstøtet skyldes en «ulykkeshendelse», eller det ikke kan «opplyses» at skaden oppsto som følge av skyld hos noen av partene. Skadelidte har følgelig ikke noe erstatningskrav ved tilfeldige eller uopplyste sammenstøt.<sup>69</sup> Bestemmelsene oppstiller imidlertid ikke noe minstekrav til skyldgraden, og dermed utelukker den minste grad av skyld at sjøl. § 162 kommer til anvendelse. Sammenstøt som skyldes casus mixtus, som antakeligvis er ganske relevant for tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner jf. kapittel 1.4, må derfor subsumeres under sjøl. § 161. Det avgjørende for anvendelsen av kollisjonsansvaret er dermed hvor grensen mellom skyld og ulykke skal trekkes, og det kan reises spørsmål om det byr på noen særlige utfordringer å la flytende vindturbiner omfattes av en slik regel.

Sjøloven gir liten veiledning om hva skyld innebærer, selv om både sjøloven §§ 161 og 162 taler om dette. Det er da naturlig å se hen til bakgrunnsretten og den alminnelige ulovfestede culperegelen.<sup>70</sup> Culpanormen er relativ, og følgelig må vurderingen foretas med basis i det samfunnsområdet skaden har oppstått. *Sjøveisreglene*<sup>71</sup> er sentrale ved fastleggelsen av aktsomhetsnormen ved sjøfart, da disse tar sikte på å regulere sjøfarten og hvordan aktørene skal forholde seg til hverandre. Imidlertid er disse formulert på en slik måte at de kun passer til ferdsel til sjøs. Flytende vindturbiner er ubemannede, og er ment til å stå noenlunde på samme plass hele tiden. Sjøveisreglene har dermed liten relevans for å vurdere aktsomhetsnormen for eier av en flytende vindturbin. Hvilken aktsomhetsnorm som gjelder for eier av en flytende vindturbin, må følgelig fastlegges på bakgrunn av de generelle elementene culpanormen består av. Dette drøftes inngående i kapittel 4.3, hvor også grensedragningen mellom en uaktsom handling og en ulykke tas opp igjen.

Slik jeg ser det, består kollisjonsansvaret av to sentrale kriterier: i) det må kunne oppstå et sammenstøt på sjøen, og ii) det må kunne påvises skyld hos skadevolder. Dersom begge disse kriteriene er til stede, må ansvarsgrunnlaget kunne sies å passe for den aktuelle innretningen og skadesituasjonen. Det er allerede lagt til grunn i kapittel 3.2.2 at sjøl. § 161 passer for flytende vindturbiner, og jeg kan ikke se at presiseringen i sjøl. § 162 endrer dette. I tillegg tilsier flere prinsipielle argumenter og systembetraktninger at tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner bør kunne vurderes etter kollisjonsansvaret jf. kapittel 3.2.1. Det er følgelig liten

---

<sup>69</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 219.

<sup>70</sup> I ND 2007 s. 287 Aust-Agder uttalte lagmannsretten om sjøl. § 161 at: «Culpaansvaret er m.a.o. lovfestet på sjørettens område.» Dette støttes også i Falkanger og Bull (2016) s. 218.

<sup>71</sup> Forskrift av 1. desember nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene).



tvil om at kollisjonsansvaret passer ved tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner, og følgelig gis det en klar anbefaling om at kollisjonsansvaret bør komme til anvendelse etter samme henvisningsteknikk som foreslått for prinsipalansvaret i kapittel 3.1.

### **3.3 Passer det objektive ansvaret i sjøloven kapittel 10 for flytende vindturbiner?**

I sjøloven finnes det også ansvarsregler som gjelder uavhengig av skyld. Det er naturlig å vurdere om også disse reglene passer for flytende vindturbiner, særlig under hensyntaken til at vindturbinene er ubemannede og også hypotesen angitt i kapittel 1.1. Sjølovens objektive ansvarsregler fremgår hovedsakelig av kapittel 10, og gjelder erstatningsansvar for oljesøl. Bestemmelsene i sjøloven kapittel 10 avsnitt I er basert på Bunkerskonvensjonen<sup>72</sup>, og den første bestemmelsen i dette avsnittet er sjøl. § 183. Bestemmelsens første ledd angir selve ansvarsregelen, mens tredje ledd definerer hvilke innretninger ansvarsgrunnlaget gjelder for. Da sjøl. § 183 tredje ledd definerer «skip» på en annen måte enn det som er lagt til grunn i kapittel 2.2.4, er det hensiktsmessig å vurdere dette først. Det fremgår nemlig av sjøl. § 183 tredje ledd at

*«Med skip forstås i §§ 183 til 190 ethvert sjøgående fartøy eller annen flytende innretning på sjøen.»*

Ordlyden i «ethvert sjøgående fartøy eller annen flytende innretning på sjøen» tilsier at skipsbegrepet må tolkes svært vidt. Denne definisjonen er faktisk enda mer vidtrekkende enn den som fremgår i sjøl. § 507 annet ledd jf. første ledd, og stiller ikke krav om at innretningen benyttes i forbindelse med «undersjøiske naturforekomster». Her kan det trekkes en parallell til sjøl. § 33 som taler om «andre flytende innretninger». Som nevnt i kapittel 1.6 kan flytende vindturbiner registreres i skipsregisteret etter forskrift med hjemmel i sjøl. § 33. Flytende vindturbiner anses altså som «andre flytende innretninger» i sjøl. § 33, og taler dermed for at vindturbinene også er omfattet av den nærmest identiske definisjonen i sjøl. § 183 tredje ledd.

Videre må det undersøkes om vilkårene i sjøl. § 183 første ledd passer for flytende vindturbiner, da det tross alt er dette som er selve ansvarsregelen. Det fremgår av sjøl. § 183 første ledd at

---

<sup>72</sup> Konvensjon av 23. mars 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade (Bunkerskonvensjonen).

*«Skipets eier er uansett skyld ansvarlig for forurensningsskade forårsaket av bunkersolje.  
§ 191 første ledd annet og tredje punktum gjelder tilsvarende.»*

Bestemmelsen understreker for det første at det er tale om et objektivt ansvarsgrunnlag jf. «uansett skyld». Videre tilsier ordlyden i «forurensningsskader forårsaket av bunkersolje» at ansvarsregelen kun gjelder en viss type forurensningsskade. Ansvarsgrunnlaget er altså ganske spesifikt hva angår årsaken til skaden, og gjelder kun skader som skyldes forurensning fra petroleumsprodukter.

Det kan kanskje argumenteres for at flytende vindturbiner er i stand til å forårsake visse forurensende skader. Hvis vindturbinen for eksempel kollapser og synker på havet, kan det klart nok være fare for at både dyr, planter og havet tar skade. Det er likevel vanskelig å se at de risiki sjøl. § 183 første ledd tar sikte på å regulere har noen overføringsverdi til de forurensningsskader som flytende vindturbiner kanskje kan tenkes å forårsake. Sjøloven § 183 er basert på Bunkerskonvensjonen, og det er de interessene som trues ved bunkersoljesøl fra skip eller andre innretninger som særlig gjør seg gjeldende.

Ansvarsregelen må anses som et uttrykk for den byrden man ønsker å påføre de som bedriver klimatruende virksomhet. Da det videre er oppstilt et eksplisitt krav om at skaden må skyldes forurensning fra bunkersolje, er det vanskelig å utlede generelle prinsipper fra ansvarsregelen. Flytende vindturbiner har ikke bunkersolje, og må dessuten anses som en klimavennlig aktivitet. Ansvarsregelen tar dermed sikte på å regulere en skadesituasjon som er utenkelig for flytende vindturbiner. En slik byrde bør heller ikke pålegges eier av flytende vindturbin, da dette er et bidrag til det «grønne skiftet» ved å produsere fornybar energi. Konklusjonen er dermed at bestemmelsen ikke passer for flytende vindturbiner.

Etter mitt syn er det ikke hensiktsmessig å vurdere om andre bestemmelser om objektivt ansvar i sjøloven passer for flytende vindturbiner. Sjølovens objektive ansvarsregler knytter seg til helt spesielle forurensningsskader, og gjelder særlig skader som skyldes utslipp av farlige og giftige stoffer. Disse skadesituasjonene er langt unna de tingsskader som kan tenkes å bli forårsaket av flytende vindturbiner, og dessuten har ikke vindturbinene slike farlige og giftige stoffer. Det kan dermed ikke argumenteres for at noen av disse reglene passer for flytende vindturbiner.

Da ansvarsreglene i sjøloven kapittel III ikke gjelder for flytende vindturbiner foreløpig, er det behov for å se nærmere på forholdet til de alminnelige erstatningsrettslige reglene jf. også

kapittel 2. Dette er viktig både for å avklare hva som er gjeldende rett ved tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner, og for eventuelt å tydeliggjøre behovet for å la sjølovens ansvarsregler få anvendelse ved slike skadesituasjoner. I tillegg kan den alminnelige erstatningsretten brukes til å utfylle og tolke flere av ansvarsreglene som er behandlet i kapittel 3. Forholdet til de alminnelige erstatningsrettslige reglene behandles derfor i det følgende.

## 4 Forholdet til alminnelig erstatningsrett

### 4.1 Arbeidsgiveransvaret

Som nevnt i kapittel 3.3 kan *arbeidsgiveransvaret* i skl. § 2-1 både tjene som et selvstendig ansvarsgrunnlag, og som bakgrunnsrett for å utfylle innholdet i prinsipalansvaret i sjøl. § 151. I kapittel 3.3 konkluderte jeg med at prinsipalansvaret passer for flytende vindturbiner, og argumenterte for at det er uheldig at prinsipalansvaret foreløpig ikke gjelder vindturbinene. Men det er først når disse ansvarsgrunnlagene ses opp mot hverandre at det blir tydelig hvilke begrensninger som ligger i den alminnelige erstatningsretten. Etter mitt syn er det derfor grunn til å vurdere arbeidsgiveransvaret først i dette kapitlet. Det følger av skl. § 2-1 nr. 1 første punktum at:

*«Arbeidsgiver svarer for skade som voldes forsettlig eller uaktsomt under arbeidstakers utføring av arbeid eller verv for arbeidsgiveren, idet hensyn tas til om de krav skadelidte med rimelighet kan stille til virksomheten eller tjenesten, er tilsidesatt.»*

Videre følger det en begrensning av ansvarsgrunnlaget i bestemmelsens annet punktum. Her fremgår det at:

*«Ansvaret omfatter ikke skade som skyldes at arbeidstakeren går utenfor det som er rimelig å regne med etter arten av virksomheten eller saksområdet og karakteren av arbeidet eller vervet.»*

Bestemmelsen er nokså lik sjøl. § 151 i sin utforming. Arbeidsgiveransvaret forutsetter for det første at arbeidstaker har opptrådt forsettlig eller uaktsomt ved skadeforvoldelsen. Dette må i utgangspunktet bero på en vurdering av den alminnelige culpanormen.<sup>73</sup> Bestemmelsen synes imidlertid å presisere aktsomhetsnormen jf. ordlyden i «[...] idet hensyn tas til om de krav skadelidte med rimelighet kan stille til virksomheten eller tjenesten, er tilsidesatt.» I juridisk teori er det, med henvisning til forarbeidene, uttalt at formuleringen ikke er særlig vellykket.<sup>74</sup> Formuleringen tok sikte på positivt å angi at også anonyme og kumulative feil er omfattet.<sup>75</sup>

---

<sup>73</sup> Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 241, Nygaard (2007) s. 220 og Kjelland (2019) s. 207.

<sup>74</sup> Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 242 med henvisning til Ot.prp.nr.48 (1965-1966) s. 78 flg.

<sup>75</sup> Se blant annet Ot.prp.nr.48 (1965-1966) s. 78 flg.

Med andre ord kan det bli tale om erstatningsansvar selv om det er usikkert hvem den skadevoldende arbeidstaker er, og dersom det er begått flere feil som til sammen medfører at arbeidsgiver bør holdes ansvarlig.

For flytende vindturbiner fremstår disse presiseringene som meget treffende. Ved større prosjekter er det naturlig at arbeidstakere er mer selvstendige i sitt arbeid. Arbeid på flytende vindturbiner kan involvere mange parter, og årsaksbildet kan være svært sammensatt med hensyn til hva som forårsaket skaden. Flere arbeidstakere øker også sannsynligheten for at feilen er anonym, og ikke minst at skaden skyldes flere mindre feil. I så henseende fremstår det dermed som fornuftig at arbeidsgiver likevel kan holdes ansvarlig. Dette støttes også opp av det sentrale legislative hensynet bak arbeidsgiveransvaret, nemlig hvem som bør bære driftsrisikoen.<sup>76</sup> Disse hensynene gjør seg klart nok gjeldende for også eier av en flytende vindturbin. I tillegg er det eieren som har best mulighet for å pulverisere og dekke tapet. Da det typisk er tale om store verdier på sjøen, er det også rimelig at det er arbeidsgiver som står ansvarlig for den alminnelige driftsrisikoen ved vindturbinen.

Arbeidsgiveransvaret er imidlertid ikke like vidtrekkende som prinsipalansvaret i sjøl. § 151. Dette kommer til uttrykk gjennom at arbeidsgiveransvaret i skl. § 2-1 blant annet forutsetter at det foreligger et arbeidsgiver-arbeidstakerforhold. Ansvarsgrunnlaget omfatter med andre ord ikke oppdragsgiver-oppdragstakerforhold. For å avgjøre hvilket av forholdene som foreligger, følger det av rettspraksis at det må foretas en helhetsvurdering hvor en rekke momenter kan få betydning.<sup>77</sup> Det blir imidlertid et stort sidespor å greie ut om disse momentene her, all den stund de ikke har direkte relevans for avhandlingens tema.

Arbeidsgiveransvaret er videre begrenset ved at skaden må være voldt «[...] under utføring av arbeid [...]», og den kan ikke skyldes at «[...] arbeidstakeren har gått utenfor det som er rimelig å regne med etter arten av virksomheten eller saksområdet og karakteren av arbeidet [...]» jf. skl. § 2-1 annet punktum. Ordlyden tilsier at det gjelder en tidsmessig og en saklig avgrensning for ansvaret, og at det er av betydning *hva* arbeidstaker gjør og *når* det gjøres. Videre er det

---

<sup>76</sup> Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 232 og Nygaard (2007) s. 222. Kjelland (2019) skriver ikke dette uttrykkelig, men nevner det implisitt gjennom sin behandling av ansvarsgrunnlaget på s. 207 flg.

<sup>77</sup> Se blant annet Rt. 2013 s. 354 (avsnitt 39). Det blir også presisert at momentene ikke er uttømmende, og at momentenes relevans varierer, se avsnitt 57.

uttalt i juridisk teori at vilkårene er delvis overlappende, da begge presiserer hvilke krav som kan stilles til tilknytningen mellom ansettelsesforholdet og skadehandlingen.<sup>78</sup>

Den tidsmessige avgrensningen passer ikke særlig godt for arbeid på flytende vindturbiner. Dersom en arbeidstaker reiser ut til en vindturbin, er dette klart nok for å utføre arbeid for arbeidsgiver. Følgelig er det ikke særlig interessant for avhandlingens tema hvor grensen mellom arbeidstid og fritid går. Den saklige begrensningen legger imidlertid opp til en bredere vurdering. Hvorvidt arbeidstaker går utenfor det som er «rimelig å regne med», må vurderes helt konkret i det aktuelle tilfellet. Det er lite hensiktsmessig å komme med mange eksempler her, da det er usannsynlig at det kan utledes generelle prinsipper fra dette.

Som nevnt tidligere er det ikke utenkelig at eier av en flytende vindturbin har flere faste arbeidstakere, for eksempel dersom det er behov for regelmessig arbeid ved vindturbinen. På den annen side, er flytende vindturbiner ubemannet ved normal drift, og det kan dermed antas at det lønner seg å engasjere ekspertise ved behov. Det er neppe mer lønnsomt å gi fast ansettelse til personer med en kompetanse som bare behøves helt sporadisk. I tillegg kan behovet for ulike typer service variere i så stor grad at det ikke er lønnsomt å ansette folk med spisskompetanse på hvert serviceområde.

Konklusjonen er derfor at arbeidsgiveransvaret i hvert fall er teoretisk aktuelt å anvende for flytende vindturbiner. Jeg vil likevel understreke at det kan være tilfeller hvor anvendelse av arbeidsgiveransvaret ikke gir en fullgod løsning i praksis. Det er således helt naturlig å undersøke om det kan oppstilles et ulovfestet oppdragsgiveransvar for vindturbinens eier, og dette er den neste problemstillingen.

## **4.2 Ansvar for oppdragstakere**

I kapittel 4.1 er det lagt til grunn at eieren av den flytende vindparken sannsynligvis engasjerer nødvendig kompetanse etter behov. Hvis dette er tilfelle virker det mest hensiktsmessig at disse engasjementene er oppdragsbaserte, og at det i mindre grad ansettes fast. I juridisk teori er det diskutert om oppdragsgivere kan bli erstatningsansvarlige for skader som forvoldes av selvstendige oppdragstakere. Det finnes tross alt ingen lovfestet regel om oppdragsgiveransvar.

---

<sup>78</sup> Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 242-243, Nygaard (2007) s. 231-232 og Kjelland (2019) s. 213–216.

Det første som må undersøkes er dermed om det overhodet kan oppstilles et ulovfestet oppdragsgiveransvar i norsk rett.

Nygaard skiller mellom ansvar som baserer seg på skyld, og ansvar som gjelder uavhengig av skyld. Hva gjelder ansvar basert på skyld, uttaler han at det er på det rene at oppdragsgiveren kan bli ansvarlig etter skl. § 2-1.<sup>79</sup> Det uttales hertil at oppdragsgiveren, eller oppdragsgiverens arbeidstaker jf. skl. § 2-1, kan ha plikt til å føre tilsyn og kontroll med oppdragstakeren, slik at tredjepersoner ikke påføres skade. Her vises det til Rt. 1967 s. 597 og Rt. 1967 s. 697, hvor det ble lagt til grunn et ganske strengt krav. Hva gjelder ansvar uten hensyn til skyld, mener Nygaard at spørsmålet er mer uklart. Han uttaler imidlertid at man ikke kan ignorere «de krav skadelidte med rimelighet kan stille til virksomheten eller tjenesten» jf. skl. § 2-1, ved å overlate arbeidet til en selvstendig oppdragstaker.<sup>80</sup>

Hagstrøm og Stenvik synes å være enige med Nygaard om at skadelidtes stilling ikke kan svekkes fordi skaden ble voldt av en oppdragstaker, og ikke en arbeidstaker. Hagstrøm og Stenvik uttaler videre at det ulovfestede objektive ansvaret kan tenkes å fange opp mange av disse situasjonene, og at det derfor kan være mindre behov for et eget oppdragsgiveransvar. Likevel bemerkes det at det kan oppstå særlige problemer hvor vilkåret om «ekstraordinær risiko» ikke er oppfylt.<sup>81</sup> Etter en bred analyse av rettspraksis uttales det endelig at det synes

*«[...] å være grunnlag for å hevde at eier av en fast eiendom eller et anlegg ikke med ansvarsbefriende virkning kan delegere plikter som har med sikkerheten av eiendommen å gjøre. På lignende måte kan innehaveren av en virksomhet ikke unngå ansvar ved å sette bort risikable arbeidsoperasjoner til selvstendige oppdragstakere.»<sup>82</sup>*

Det virker dermed som det er enighet i juridisk litteratur om hovedtrekkene for oppdragsgiveres erstatningsansvar. På den ene siden kan det argumenteres at et selvstendig oppdragsgiveransvar er mindre aktuelt, ettersom tilfellene stort sett er dekket av enten arbeidsgiveransvaret eller det ulovfestede objektive ansvaret. På den annen side virker det urimelig at skadevolder og skadelidte kan havne i et rettslig tomrom kun fordi skadevolder er en oppdragstaker, og vilkåret om «ekstraordinær risiko» ikke er oppfylt. Det er tross alt ikke vanskelig å se for seg en skadesituasjon hvor verken arbeidsgiveransvaret eller det ulovfestede objektive ansvaret

---

<sup>79</sup> Nygaard (2007) s. 249.

<sup>80</sup> Nygaard (2007) s. 251.

<sup>81</sup> Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 271–274.

<sup>82</sup> Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 274.

kommer til anvendelse. I disse tilfellene synes det likevel å være både naturlig og rimelig at oppdragsgiveren blir erstatningsansvarlig. Etter mitt syn fremstår det som svært betenkelig at oppdragsgivere i visse tilfeller skal være fredet mot å bli erstatningsansvarlig for en oppdragstakers skadeforvoldelse.

Selv om det er avgrenset mot å behandle erstatning i kontraktsforhold, er det naturlig å knytte noen kommentarer til kontraktshjelperansvaret i denne sammenhengen. Dette kan bidra til å belyse behovet for at vindturbinens eier skal være ansvarlig for sine oppdragstakere. Det er sikker rett at en kontraktspart ikke kan fritas et eventuelt ansvar selv om det brukes oppfylleleshjelpere, og kontraktshjelperansvaret som en identifikasjonsregel er et alminnelig obligasjonsrettslig prinsipp.<sup>83</sup> Kontraktshjelperansvaret favner altså videre enn arbeidsgiveransvaret, og omfatter også ansvar for oppdragstakere. Vindturbinens eier kan dermed risikere et selvstendig ansvar som realdebitor, dersom noen av hans oppfylleleshjelpere begår skadevoldende feil. Imidlertid fordrer dette at det foreligger et kontraktsforhold mellom vindturbinens eier, og en realkreditor på motsatt side. All den stund flytende vindturbiner kun benyttes til å produsere energi, er det vanskelig å forestille seg at eierens realkreditor blir utsatt for en tingsskade som skyldes vindturbinen. Til tross for at kontraktshjelperansvaret også gjelder oppdragstakere, omfatter det således ikke skadesituasjonen som skjer utenfor kontraktsforhold. Dette understøtter det som fremgår i avsnittet ovenfor, og etter min vurdering foreligger det et klart behov for et særskilt oppdragsgiveransvar.

Det er tidligere forutsatt at vindturbinens eier antakeligvis kommer til å benytte oppdragstakere i større grad enn arbeidstakere. Dersom dette er tilfelle, faller man utenfor skl. § 2-1. Videre faller man mest sannsynlig utenfor kontraktshjelperansvaret, ettersom tingsskaden ikke er voldt i forbindelse med kontraktsforholdet og på realkreditor. Hvis det heller ikke kan sies å foreligge en «ekstraordinær risiko» (se kapittel 4.3), oppstår det en klar usikkerhet med hensyn til hvilket ansvarsgrunnlag et erstatningskrav skal bygge på. Denne usikkerheten aktualiseres ytterligere da det hefter en del betenkeligheter ved analogi fra sjøloven jf. kapittel 2.2.4. Dersom det ikke kan oppstilles et ulovfestet oppdragsgiveransvar for eier av en flytende vindturbin, er det altså en overhengende fare for at skadesituasjonen ender i et rettslig tomrom.

---

<sup>83</sup> Hagstrøm (2011) s. 487. I Rt. 1986 s. 1386 på s. 1393 ble dette slått fast uttrykkelig av Høyesterett. Se for øvrig også Rt. 1982 s. 1357, Rt. 2001 s. 369 og den nylig avsatte HR-2020-1120-A.



Anbefalingene som ble gitt i kapittel 3.1 og 3.2, om at prinsipalansvaret og kollisjonsansvaret i sjøloven bør komme til anvendelse for disse vindturbinene, kommer dermed inn med tyngde her. Sjøloven kunne for eksempel blitt endret gjennom en tilføyelse slik det er gjort for borerigger i sjøl. § 507, og dermed fjernet en del av den nevnte usikkerheten. Sjøloven § 151 stiller for eksempel ikke krav om at det foreligger et arbeidsgiver-arbeidstakerforhold, og kan dermed avbøte usikkerheten ved at en oppdragstaker utfører arbeidet på vindturbinen. På samme måte kan sjøl. §§ 161 og 162 løse konflikten ved kollisjon. Rene systembetraktninger tilsier at en slik endring er hensiktsmessig, slik at flytende vindturbiner ikke kan havne i et rettslig tomrom. Ettersom tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner kan havne utenfor flere alminnelige ansvarsgrunnlag jf. også forrige avsnitt, konkluderer jeg med at det foreløpig bør gjelde et ulovfestet oppdragsgiveransvar ved slike skader.

## 4.3 Ulovfestet culpaansvar

### 4.3.1 Noen utgangspunkter ved ansvarsgrunnlaget

Det neste ansvarsgrunnlaget som skal vurderes nærmere er det ulovfestede *culpaansvaret*. Culpaansvaret er utviklet gjennom langvarig Høyesterettspraksis, og anses i dag som en hovedregel i norsk erstatningsrett.<sup>84</sup> Det kan derfor spørres hvorfor culpaansvaret ikke behandles først i denne avhandlingen. For det første er det naturlig å behandle arbeidsgiveransvaret tidlig for å få frem sammenhengen til prinsipalansvaret. Videre er det grunn til å behandle oppdragsgiveransvaret tett opp imot arbeidsgiveransvaret. Culpaansvaret er relevant for flere av de ansvarsgrunnlagene som tidligere er behandlet, og den følgende redegjørelsen belyser dermed det sentrale elementet i alle disse. I tillegg er culpaansvaret aktuelt som selvstendig ansvarsgrunnlag hvis man er utenfor de tilfellene særlovgivningen dekker. Den følgende redegjørelsen har dermed flere formål, og er etter mitt syn passende å behandle her.

*Culpa* er latin for «skyld», som jo er det sentrale vurderingstemaet for ansvar etter både sjøl. §§ 151, 161 og skl. § 2-1. Dette kapitlet tar for seg det alminnelige i de spesielle reglene som er behandlet, og peker i stor grad tilbake til de tidligere drøftelsene. Dersom det gjelder ulike culpanormer i de forskjellige ansvarsgrunnlagene, fremgår dette eksplisitt i det følgende.

---

<sup>84</sup> Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 77, Nygaard (2007) s. 172 og Kjelland (2019) s. 65.

Som nevnt er culpaansvaret å anse som en hovedregel i norsk erstatningsrett. I Rt. 1900 s. 753 på s. 754 og 755 ble innholdet culpaansvaret ganske treffende formulert slik:

*«Her maa vor Rets almindelige Regel komme til Anvendelse, hvorefter Skadeserstatningspligt alene indtræder, saafremt der fra nogen Vedkommendes Side enten foreligger ond Villie eller er vist Mangel paa pligtmæssig Omtanke eller Forsigtighed.»<sup>85</sup>*

Ved vurderingen av om det kan knyttes culpaansvar til en skadevoldende handling, er altså det sentrale å undersøke om skadevolder har opptrådt uaktsomt. Denne vurderingen innebar tradisjonelt sett en sammenligning av skadevolders atferd og *bonus pater familias*-synspunktet. Bonus pater familias er latin for «den gode familiefar», og henviser til en normativ standard hvor skadevolders atferd sammenlignes med hvordan en alminnelig fornuftig person ville opptrådt i samme situasjon.<sup>86</sup> Gjennom senere rettspraksis har dette utgangspunktet blitt modifisert, og det er blitt mer vanlig å ta utgangspunkt i en rolleforventning på et konkret livsområde for å fastlegge aktsomhetsnormen i det aktuelle tilfellet.<sup>87</sup> Culpaansvaret legger dermed opp til en konkret helhetsvurdering av både rolleforventningen og hvorvidt skadevolder har avvirket fra denne. Helhetsvurderingen består av både objektive og subjektive elementer, og det overordnede spørsmålet er om skadevolder kunne eller burde handlet annerledes.<sup>88</sup> Det må selvfølgelig foretas en konkret vurdering i hvert enkelt tilfelle, men det er likevel interessant å vurdere hvor aktuelt culpa er for eiere av flytende vindturbiner. Ved bruk av eksempler skal det derfor undersøkes hvilken aktsomhetsnorm som gjelder for eier av en flytende vindturbin, og hvordan tingsskader forårsaket vindturbinene skal behandles etter denne helhetsvurderingen.

### 4.3.2 Objektive elementer i skyldvurderingen

Et objektivt element i culpavurderingen er eksterne handlingsnormer. Disse kan forankres i både lover, forskrifter, instruksjoner eller bransjenormer, og må ha et formål om å beskytte den skadelidte og dennes interesse.<sup>89</sup> Det er også lagt til grunn i nyere rettspraksis at

---

<sup>85</sup> Sitatet brukes også i Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 28 og Nygaard (2007) s. 452.

<sup>86</sup> Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 78-79, Nygaard (2007) s. 180 og Kjelland (2019) s. 68.

<sup>87</sup> Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 79-80, Nygaard (2007) s. 180 og Kjelland (2019) s. 68.

<sup>88</sup> Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 77 og Kjelland (2019) s. 69. Nygaard (2007) s. 175 omtaler dette som minstekrav til risikoen, men skriver at forsvarlighetskravet består av både objektive og subjektive momenter.

<sup>89</sup> Det finnes mye rettspraksis som stadfester dette. Se blant annet Rt. 1950 s. 1091, Rt. 1966 s. 405, Rt. 2000 s. 253 og Rt. 2011 s. 991. Se også Nygaard (2007) s. 202–207 og Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 85–99.

handlingsnormene ikke nødvendigvis må gjelde den aktuelle situasjonen direkte, men at den må kunne belyse kravet til aktsomhet.<sup>90</sup>

Det kan tenkes at eieren av vindturbinen handler i strid med bransjenormer som etter hvert utvikles, eller egenpålagte sikkerhetsprosedyrer. Dette kan best illustreres med et eksempel: Eieren av den flytende vindturbinen er gjort kjent med at én av tre ankerliner er skadet. Eieren bestiller et skip som kan utføre reparasjon, men avtaler at dette skal gjøres om to uker for å få en lavere pris. Uken etter blåser det opp til storm, og de to øvrige ankerlinene ryker. Dermed flyter vindturbinen fritt på havet, sendes mot andre innretninger og forårsaker stor tingsskade. I dette eksempelet kunne eieren reparert skaden samme uke, men valgte å utsette. Skaden skyldes dermed en kombinasjon av en tilfeldig hending og en menneskelig svikt i form av en unnlattelse, altså casus mixtus. Dersom det kan konstateres at den menneskelige svikten er en medvirkende, eller til og med avgjørende årsak til skaden, taler momentet for culpaansvar.

Et annet objektivt element i skyldvurderingen er handlingens skadeevne. Dette finner man ved å multiplisere sannsynligheten for skadeinntreden med de mulige skaders omfang.<sup>91</sup> Hva gjelder sannsynligheten for skadeinntreden, må det tas utgangspunkt i hyppigheten for skade dersom denne kan identifiseres.<sup>92</sup> Dersom det ikke er grunnlag for å ta et slikt utgangspunkt, må det ses hen til alminnelige erfaringsgrunnsetninger.<sup>93</sup> Hva gjelder flytende vindturbiners skadeevne er det naturlig å ta utgangspunkt i risikobetraktningene i kapittel 1.4.

Som nevnt tidligere har det ikke oppstått noen ulykker som involverer flytende vindturbiner enda, og det er foreløpig ikke mulig å påvise en skadefrekvens. Risikobetraktningene fra kapittel 1.4 og alminnelige erfaringsgrunnsetninger tilsier imidlertid at uaktsomhet hos noen på eiersiden øker sannsynligheten for skadeinntreden. I eksempelet ovenfor er det klart at unnlattelsen medfører en betraktelig økning i sannsynligheten for at skade skal oppstå. Dersom ankerlinen hadde blitt reparert raskt, ville det også vært mindre sannsynlighet for skade. Men

---

<sup>90</sup> I Rt. 2000 s. 1991 ble et skiheisfirma holdt erstatningsansvarlig for et fall i en preparert løype like ved det ordinære skianlegget. På side 1994 i dommen viste førstevoterende til bransjenormer utarbeidet av Norske Skiheisers Forening, og uttalte at: «Slike alminnelig aksepterte normer har normalt betydning for vurderingen av hvilke krav som kan stilles til virksomheten, jf. skadeserstatningsloven § 2-1. [...] Selv om disse normene ikke gis direkte anvendelse, må det generelt kreves at en alpinbakke som tilbys på kommersiell basis, tilfredsstiller strenge aktsomhetskrav.»

<sup>91</sup> Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 104, Nygaard (2007) s. 189 og Kjelland (2019) s. 78.

<sup>92</sup> Se blant annet Rt. 1974 s. 41, hvor Høyesterett på s. 43 uttaler at «*Dette bestyrkes etter min mening av det forhold at det ikke er påvist at lignende uhell eller ulykker har hendt tidligere med denne stigen, som angis å være solgt i et antall av mer enn 100.000, og som har vært i vanlig bruk minst i et par tiår.*».

<sup>93</sup> Se blant annet argumentasjonen i Rt. 2003 s. 433 avsnitt 50.

når eieren valgte å utsette reparasjonen, har han bidratt til at sannsynligheten for skadeinntreden har økt vesentlig. Følgelig var sannsynligheten for skadeinntreden relativt stor i eksempelet ovenfor. Hva angår de mulige skaders omfang, er det nokså klart at flytende vindturbiner kan forårsake meget omfattende tingsskader jf. også kapittel 1.4. Det legges følgelig til grunn at skadeevnen til flytende vindturbiner er ganske stor.

Videre er det et objektivt element om skaderisikoen var synbar for skadevolder eller ikke.<sup>94</sup> Her er det naturlig at jo større grad av synbarhet desto strengere blir aktsomhetsnormen. Motsetningsvis kan ikke skadevolder holdes erstatningsansvarlig for en skaderisiko som overhodet ikke var synbar. I eksempelet ovenfor er det ikke særlig tvilsomt at risikoen for skade var synbar for eieren av vindturbinen. Eieren var klar over at svært viktige komponenter var defekt, og det er dermed klart for eieren at risikoen for skade øker betraktelig. Risikoen for skade er altså synbar for eieren i eksempelet, og tilsier at det gjelder et strengt aktsomhetskrav i slike tilfeller.

Et annet objektivt element er at skadevolder må ha handlingsalternativer.<sup>95</sup> Dette må regnes som et vilkår for at culpaansvaret skal komme til anvendelse, ettersom en person uten handlingsalternativer vanskelig kan anses for å ha utvist erstatningsbetingende skyld. Videre har Nygaard utviklet et begrep om såkalt «hindringssammenheng», hvilket innebærer at handlingsalternativet må være egnet til å hindre skadeinntreden.<sup>96</sup> Dette gjelder likevel ikke uten modifikasjoner, og det er enighet i juridisk teori om at handlingsalternativet må være praktisk mulig og rimelig å kreve av skadevolder.<sup>97</sup>

Slik jeg oppfatter vilkåret, kreves det at skadevolder måtte handle uaktsomt fordi det ikke forelå noen alternativer. På den ene siden kan det argumenteres for at det oftest foreligger effektive, praktisk mulige og rimelige handlingsalternativer for uaktsomme skadevoldere. På den annen side kan det tenkes visse situasjoner hvor det ikke er tilrådelig for eier av en flytende vindturbin å agere. Hvis eksempelet ovenfor endres til at reparasjonen av ankerlinen måtte utsettes på grunn av meget krevende og farlig uvær, kan ikke eieren sies å være forpliktet til et annet handlingsalternativ. Dermed er ikke eierens unnlattelse erstatningsbetingende uaktsom i dette tilfellet. Hvorvidt det foreligger effektive handlingsalternativer, må selvsagt vurderes konkret i

---

<sup>94</sup> Se blant annet Rt. 2005 s. 1714 avsnitt 21 flg. Se også Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 106, Nygaard (2007) s. 188 og Kjelland (2019) s. 84.

<sup>95</sup> Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 110 flg., Nygaard (2007) s. 193 og Kjelland (2019) s. 87 flg.

<sup>96</sup> Se Nygaard (2007) s. 183.

<sup>97</sup> Nygaard (2007) s. 197, Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 111 og Kjelland (2019) s. 90-91.

hvert enkelt tilfelle. Etter mitt syn kan man likevel legge til grunn at det generelt sett kreves en del for at store og profesjonelle aktører som eiere av flytende vindturbiner ikke kan sies å ha noe handlingsalternativ. Antakeligvis må dette begrenses til de mest prekære situasjonene, som ved ekstremt uvær og andre farlige omstendigheter.

Endelig er den skadevoldende handlingens nytteverdi trukket frem som et mulig sentralt objektivt element.<sup>98</sup> Domstolene synes å godta en større risiko dersom handlingen har en stor nytteverdi.<sup>99</sup> Hva gjelder flytende vindturbiner kan det argumenteres for at selve installasjonen har stor nytteverdi fordi det blant annet bidrar til bærekraftig utvikling, fornybar energi, verdiskapning og så videre. Det sentrale ved culpavurderingen er imidlertid om den konkrete skadevoldende handlingen hadde stor nytteverdi. For eier av flytende vindturbiner kan muligens eksempelet i avsnittet ovenfor være illustrerende her. Dersom det er uforsvarlig, og kanskje direkte farlig, å sende ut et serviceskip for å utføre reparasjonen på vindturbinen, må unnlåtelsen kunne sies å ha en relativt stor nytteverdi. Dette gjør seg særlig gjeldende dersom besetningens liv og helse utsettes for en betydelig risiko. Det er antakeligvis flere typetilfeller hvor eierens handling eller unnlåtelse har en nytteverdi, men det er nok likevel sjelden at den har så stor nytteverdi at handlingen ikke kan anses som erstatningsbetingende uaktsom. Følgelig legges det til grunn at eierens uaktsomhet generelt sett har begrenset nytteverdi.

### 4.3.3 Subjektive elementer i skyldvurderingen

Selv om de objektive elementene taler for culpaansvar i et konkret tilfelle, kan det i visse tilfeller være aktuelt å se hen til subjektive elementer i skyldvurderingen. I juridisk teori er dette omtalt som individuelle forhold med betydning for erstatningsansvaret, og kan foreligge hos både skadevolder og hos skadelidte.<sup>100</sup> Det må for eksempel stilles et strengere aktsomhetskrav dersom en part forventes å ha en særlig kunnskap.<sup>101</sup> Motsetningsvis kan aktsomhetskravet nedjusteres hvis en part har rimelig grunn til manglende kunnskap.

---

<sup>98</sup> Se Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 115-116, Nygaard (2007) s. og Kjelland (2019) s. 93.

<sup>99</sup> I rettspraksis er dette særlig vektlagt ved mer risikofylte medisinske behandlinger. Se for eksempel Rt. 2008 s. 218 (særlig avsnitt 61-64) og Rt. 2011 s. 549 (særlig avsnitt 37 og 45).

<sup>100</sup> Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 169-173, Nygaard (2007) s. 207 flg. og Kjelland s. 94-99.

<sup>101</sup> Se blant annet Rt. 1997 s. 1081. Saken gjaldt en elev som skadet ryggen etter en mislykket salto via en trampett i gymtimen. Arbeidsgiveren til gymlæreren ble holdt ansvarlig etter arbeidsgiveransvaret i skl. § 2-1, og på side 1085 Høyesterett uttalte blant annet at «*Jeg peker på at læreren var en erfaren gymnastikklærer med solid idrettsutdanning og opplæring blant annet i bruk av trampett. Hun var således vel kjent med apparatet og risikomomentene.*»

I denne avhandlingen er det interessante når noen på eiersiden til den flytende vindturbinen er skadevolder. Eier er utvilsomt nærmest til å ha særlig kunnskap om vindturbinenes skaderisiko og skadepotensial. Videre er eieren nærmest til å få kjennskap om eventuelle mangler og feil ved vindturbinen, og har følgelig det største incitamentet til å ta forholdsregler og til å reagere. Etter mitt syn ville det vært merkelig dersom culpaansvaret i visse tilfeller er utelukket ved eiers manglende kunnskap om egen virksomhet. Eier av en flytende vindturbin driver kommersiell virksomhet, og er dermed også er nærmest til å bære ansvaret ved ulykker som skyldes uaktsomme handlinger eller unnlater. Det bør dermed oppstilles en streng aktsomhetsnorm.

Etter det som fremgår ovenfor, synes culpaansvaret og culpanormen som sådan å være aktuelt for eier av en flytende vindturbin. Dette underbygger også konklusjonen om at prinsipalansvaret i sjøl. § 151 og kollisjonsansvaret i sjøl. §§ 161 og 162 passer for flytende vindturbiner. Disse konklusjonene ville ikke vært holdbare dersom culpanormen ikke passet for noen i eierkonstellasjonen til en flytende vindturbin, da både prinsipalansvaret og kollisjonsansvaret baserer seg på skadevolders uaktsomhet.

Konklusjonen er derfor at culpaansvaret kan tjene som prinsipalt ansvarsgrunnlag ved tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner. Dette må likevel leses med noen forbehold. For det første kan det være vanskelig å påvise skyld hos eier av den flytende vindturbinen. I tillegg kan det bety økonomisk ruin for skadevoldere på eiersiden, dersom disse holdes personlig ansvarlig. Min vurdering er dermed at det ikke nødvendigvis er ideelt med culpaansvar som et selvstendig ansvarsgrunnlag ved tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner. Dette viser igjen behovet for å la vindturbinene være omfattet av spesiallovgivningen, og da særlig prinsipalansvaret i sjøl. § 151 jf. kapittel 3.1. I lys av disse forbeholdene er det helt naturlig å vurdere ansvarsgrunnlag uten hensyn til skyld. Det ulovfestede objektive ansvaret behandles derfor i det følgende.

## **4.4 Ulovfestet objektivt ansvar**

### **4.4.1 Litt om ansvarsgrunnlaget og dets plass i sjøretten**

Det kan ofte være vanskelig å påvise subjektiv skyld som årsak til en skade eller et tap jf. også kapittel 4.3. Ved økt industrialisering på slutten av 1800-tallet ble det derfor utviklet et ulovfestet objektivt ansvar gjennom rettspraksis og juridisk teori. Ansvaret ble da knyttet til

såkalte «farlige bedrifter».<sup>102</sup> Flytende vindturbiner er en del av det «grønne skiftet», og klart nok en del av den moderne industrialiseringen. Det kan likevel være betenkelig å anse en vindturbin som generelt «farlig», all den stund den ikke skal utgjøre en særskilt risiko ved normal drift.<sup>103</sup> På den annen side kan ikke flytende vindturbiner betegnes som en ufarlig konstruksjon, da de representerer et vedvarende faremoment. Distinksjonen mellom farlig og ufarlig er imidlertid ikke like interessant lenger. Det er nemlig flere eksempler fra nyere tid som viser at det ulovfestede objektive ansvaret også er aktuelt utenom tilfellene med typiske «farlige bedrifter». Ansvarsgrunnlaget kan dermed være aktuelt for flere risikokonstruksjoner etter en konkret vurdering av den aktuelle risikoen. Dette behandles mer utførlig nedenfor i kapittel 4.4.3.

Det må nevnes at det har vært en betydelig usikkerhet knyttet til hvilken plass det ulovfestede objektive ansvaret har på sjørettens område. For å forstå samspillet mellom sjørettslige ansvarsregler og alminnelige erstatningsrett, og konsekvensene av at flytende vindturbiner underkastes det sjørettslige ansvarsregimet, er det hensiktsmessig å si noe om dette. Det er kun to dommer fra Høyesterett hvor skipsredere er blitt ilagt erstatningsansvar etter det ulovfestede objektive ansvaret.<sup>104</sup> Begge disse dommene gjaldt riktignok skader på andre innretninger på skip, og forklarer i hvert fall hvorfor kollisjonsansvaret ikke kom til anvendelse i disse konkrete sakene jf. også kapittel 3.2.1. For øvrig er det usikkert hvorfor det ikke finnes flere Høyesterettssaker hvor det ulovfestede objektive ansvaret er gitt anvendelse. En mulig årsak kan kanskje være at de fleste sjøulykkene som behandles i Høyesterett gjelder mellom skip. Det kan også tenke at de aller sjøulykker involverer skip, slik at det nesten ikke er behov for et ulovfestet objektivt ansvar. Uavhengig av hva den virkelige forklaringen er, så er det klart at det ulovfestede objektive ansvarsgrunnlaget har usikker relevans på sjørettens område.

For flytende vindturbiner gjelder det imidlertid ikke noe lovfestet objektivt ansvar i sjøloven jf. også kapittel 3.4. Når ansvarsgrunnlaget ikke er lovregulert, er det helt naturlig å falle tilbake på de ulovfestede reglene. Følgelig er det ulovfestede objektive ansvaret særs aktuelt ved tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner. Selv om det er på det rene at det ulovfestede

---

<sup>102</sup> Rt. 1875 s. 330 som gjaldt skade forårsaket av en nitroglyserinfabrikk, og Rt. 1905 s. 715 som gjaldt skade i forbindelse med brudd i vannledningsverk er de første klare eksemplene på at et ulovfestet objektivt ansvar var blitt gjeldende rett.

<sup>103</sup> Hagstrøm og Stenvik (2019) på s. 179-180 trekker frem Rt. 1905 s.715 som et eksempel på dette, og fremhever at en hovedvannledning må anses for å være en forholdsvis ufarlig konstruksjon. Videre vises det til at denne utviklingen har betydelig lengre i senere tid jf. blant annet Rt. 1993 s. 1201.

<sup>104</sup> ND 1921 s. 401 og ND 1952 s. 320 gjaldt begge skipsulykker hvor det ikke var mulig å konstatere skyld.

objektive ansvaret gjelder for flytende vindturbiner, er det interessant å undersøke om det gir en praktisk fullgod løsning å anvende dette ansvarsgrunnlaget. Dette er særlig interessant med tanke på hypotesen som ble angitt i kapittel 1.1 I dette kapittelet skal det derfor undersøkes om ansvarsgrunnlaget passer for denne typen skader, og eventuelt hvilke vilkår og momenter som gjør seg særlig gjeldende.

#### 4.4.2 Teknisk svikt som inngangsvilkår?

Som nevnt er det usikkert hvilken betydning det ulovfestede objektive ansvaret har i sjøretten. Innledningsvis kan derfor reises spørsmål om det kan oppstilles noen grunnleggende forutsetninger for at dette skal komme til anvendelse. Etter en analyse av rettspraksis, er det antatt i juridisk teori at det må foreligge en teknisk svikt for at det ulovfestede objektive ansvaret skal anvendes i sjøretten.<sup>105</sup> Utenom disse tilfellene er det antatt at ansvarsgrunnlaget har svært begrenset betydning.

Selv om det synes å være enighet juridisk teori om at teknisk svikt er en forutsetning for anvendelse av ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten, er det omdiskutert om dette fortsatt har en aktuell betydning. Etter en omfattende gjennomgang av rettspraksis, skriver Hagstrøm og Stenvik at teknisk svikt ikke kan anses som et selvstendig ansvarsgrunnlag.<sup>106</sup> De fremhever imidlertid at teknisk svikt kan medføre at vilkåret om «ekstraordinær risiko» er oppfylt. Endelig avsluttes analysen med å uttale at «Med dette synes de siste rester av læren om teknisk svikt å være forsvunnet fra det praktiske rettsliv.» Nygaard hevder på sin side at teknisk svikt er en egen variant av det ulovfestede objektive ansvaret.<sup>107</sup> Etter sin analyse av rettspraksis, fremhever han at det må skilles mellom ulike risikokilder. Dersom risikoen objektivt sett burde vært borte, og ingen kan klandres for dette, så er det tale om en teknisk svikt som årsak til skaden. Nygaard fremhever videre at poenget ikke er å fjerne risikoen ved et rent objektivt ansvar, men å ilegge erstatningsansvar for risiki som ikke kan unngås.

Etter mitt syn, virker Hagstrøm og Stenviks uttalelse om at læren om teknisk svikt er forsvunnet, noe overdrevet. Ettersom objektive ansvarsgrunnlag er blitt lovfestet på flere samfunnsområder, er det mulig at teknisk svikt har fått mindre praktisk betydning for objektivt ansvar generelt.<sup>108</sup>

---

<sup>105</sup> Se blant annet Kaasen (1984) s. 21, Selvig (1977) s. 7–10 og Falkanger og Bull (2016) s. 229–230.

<sup>106</sup> Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 227.

<sup>107</sup> Nygaard (2007) s. 277–278.

<sup>108</sup> Som eksempler kan Lov av 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova – bal.) og Lov av 10. juni 1977 nr. 73 om jernbaneansvar (jernbaneansvarsloven – jbensvl.) nevnes.



Imidlertid er det vanskelig å se noen begrunnelse for at teknisk svikt ikke lenger er viktig for ulovfestet objektivt ansvar på sjørettens område. Til støtte for dette kan det vises til både ND 1921 s. 401 og ND 1952 s. 320, som er de eneste Høyesterettsdommene hvor ulovfestet ansvar er anvendt på sjørettens område jf. også kapittel 4.4.1. Begge sakene gjaldt skipsulykker som skyldtes teknisk svikt. Det finnes dermed ingen Høyesterettsdommer hvor skipsredere er ilagt et rent objektivt ansvar, slik også Nygaard fremhever.<sup>109</sup>

Det er også grunn til å nevne ND 1973 s. 348, hvor Høyesterett klargjør rettstilstanden. Saken gjaldt en ubåtulykke som skyldtes svikt i navigasjonsutstyret, og flertallet i Høyesterett uttalte på s. 355-356 at:

*«Erstatningsansvar på objektivt grunnlag har hatt liten plass i sjøretten. I tilfelle som ikke har spesiell lovhjemmel, er slikt ansvar bare blitt fastslått av domstolene i meget spesielle tilfelle, som alle ligger fjernt fra det forhold som her behandles.»*

Videre uttalte mindretallet at:

*«Objektivt ansvar har liten plass i sjøretten, som vesentlig bygger på culpa-ansvar. Ukjent er det imidlertid ikke i vår rettspraksis, og jeg antar at det ikke i gjeldende rett er noe som utelukker objektivt ansvar for et skadetilfelle av den foreliggende art. Det dreier seg om en risiko særpreget for ubåter, en meget begrenset gruppe fartøyer, hos oss alle tilhørende marinen; den henger sammen med disse fartøyers teknisk begrensede muligheter for å observere når de går under vann. Jeg antar at det er i godt samsvar med de synspunkter som ellers har ført til objektivt ansvar i norsk rett, om man antar at staten må bære risikoen for de skader dens ubåter volder på grunn av sine teknisk begrensede observasjonsmuligheter under vann.»*

Dissensen knyttet seg således til vurderingen av faktum, og ikke til rettstilstanden. Dommen er heller ikke satt til side i nyere rettspraksis, og må dermed anses for å gi uttrykk for dagens rettstilstand. Etter mitt syn er det dermed mest naturlig å legge til grunn at teknisk svikt er et inngangsvilkår for at det ulovfestede objektive ansvaret skal komme til anvendelse i sjøretten. Det må likevel presiseres at teknisk svikt er et inngangsvilkår, og ikke nødvendigvis tilstrekkelig til å konstatere erstatningsansvar.

---

<sup>109</sup> Nygaard (2007) s. 275.

I petroleumssektoren synes ikke teknisk svikt å være et vilkår for at det ulovfestede objektive ansvaret skal komme til anvendelse.<sup>110</sup> Kaasen anfører at begrunnelsen for et ulovfestet objektivt ansvar i petroleumssektoren knytter seg til de særlige risiki som generelt er forbundet med denne *typen* virksomhet. Dette er også i tråd med Nygaards analyse jf. ovenfor, hvor det skilles mellom erstatningsansvar for risikovirksomhet generelt og erstatningsansvar for en risiko som kunne vært forhindret. Petroleumsvirksomhet må altså anses som en typisk «farlig bedrift», og befinner seg dermed i kjernen av det ulovfestede objektive ansvaret.

Denne tanken synes også å være styrende for Høyesteretts avgjørelse i Rt. 2009 s. 1237. Saken gjaldt dykkeres erstatningskrav mot staten for skade de ble påført i forbindelse med petroleumrelatert dykking i Nordsjøen. Høyesterett kom til at staten ikke var erstatningsansvarlige på grunn av manglende tilknytning til risikovirksomheten, men sentrale for retten var likevel om skaden var et utslag av den generelle driftsrisikoen, og ikke om den skyldtes en risiko som kunne vært forhindret.<sup>111</sup>

Ut ifra det som fremgår ovenfor, kan det reises spørsmål om teknisk svikt bør være et vilkår for at det ulovfestede objektive ansvaret skal komme til anvendelse ved tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner. Dette er et prinsipielt viktig spørsmål, da flytende vindturbiner har mye til felles med både skipsfartssektoren og med petroleumssektoren. Flytende vindturbiner er ikke direkte omfattet av spesiallovgivningen, og dermed er de alminnelige ansvarsreglene desto viktigere å vurdere jf. også hypotesen i kapittel 1.1. Det må følgelig undersøkes om flytende vindturbiner bør behandles likt som skip eller petroleumsvirksomhet med hensyn til ulovfestet objektivt ansvar og teknisk svikt.

Hvis man tar utgangspunkt i de ulike innretningstypene, har nok flytende vindturbiner mer til felles med petroleumsinstallasjoner enn med skip. For det første er ingen av innretningene ment for transport, og det er følgelig ingen som manøvrerer vindturbiner og petroleumsinstallasjoner for egen maskin ute på havet slik som man gjør med et skip. Flytende vindturbiner skal jo stå på noenlunde samme plassering hele tiden. Vindturbinene og petroleumsinstallasjonene har dermed en særlig risiko knyttet til ufrivillig bevegelse. I tillegg har flytende vindturbiner og petroleumsinstallasjoner det samme grunnleggende formål – nemlig å utvinne energiresurser. Det er altså flere grunner som taler for at flytende vindturbiner bør behandles likt som

---

<sup>110</sup> Se blant annet Kaasen (1984) s. 21-22 og Rt. 2009 s. 1237.

<sup>111</sup> Se Rt. 2009 s. 1237 avsnitt 62 flg.

petroleumsinstallasjoner, og at det dermed ikke kan oppstilles et vilkår om teknisk svikt for anvendelse av ulovfestet objektivt ansvar.

På den annen side er det ulike hensyn som gjør seg gjeldende for de forskjellige installasjonene med hensyn til erstatningsansvar jf. også Nygaards analyse av det ulovfestede objektive ansvaret. Petroleumsvirksomhet er forbundet med en generell driftsrisiko, særlig knyttet til forurensning. Det kan i det hele tatt være forurensende med vanlig drift av en slik installasjon, og et krav om teknisk svikt ville derfor virket nokså lite preventivt. Dersom teknisk svikt skulle være et vilkår for ulovfestet objektivt ansvar her, ville ikke eieren/operatøren hatt samme incitament til å sette inn forebyggende tiltak.

En petroleumsinstallasjon kan klart nok forurense uten at det foreligger teknisk svikt. For flytende vindturbiner gjør imidlertid ikke dette hensynet seg gjeldende på samme måte, selv om de kan anses å representere en vedvarende risiko for tingsskade. Denne risikoen er særlig knyttet til vindturbinens størrelse, vekt, plassering og at den er flytende. Flytende vindturbiner er ikke forbundet med samme forurensningsrisiko, da de tvert om er et tiltak for å redusere klimatruende aktiviteter. I så henseende har risiki forbundet med vindturbiner flere likhetstrekk med det som forbindes med skip. Det er mer nærliggende at tingsskader forårsaket av skip eller vindturbiner skyldes omstendigheter som ligger utenfor den alminnelige driften.

Videre er det et poeng at det tidligere er gitt anbefalinger om at flere av ansvarsreglene i sjøloven bør omfatte flytende vindturbiner. Disse anbefalingene var hovedsakelig begrunnet i hensynene bak ansvarsreglene, og at det var for store betenkeligheter knyttet til å anvende sjøloven analogisk jf. kapittel 2.2.4. Selv om det er en rekke ulikheter mellom tradisjonelle skip og vindturbiner, synes hensynene bak erstatningsansvar å være nokså sammenfallende. I tillegg er utvikling av flytende vindturbiner et steg mot «det grønne skiftet», og virker unaturlig å si at man ønsker å knytte ansvar til fornybar energiproduksjon generelt. En petroleumsinstallasjon, som hele tiden representerer en risiko for å forårsake alvorlige forurensningsskader, bør helt klart kunne forårsake erstatningsbetingende skader uten at det er en teknisk svikt. For flytende vindturbiner er det imidlertid mer nærliggende å ilegge ansvar for skade som skyldes en risiko som kunne vært avverget, og ikke for en skade som skyldes den alminnelige driften. Min konklusjon er derfor at teknisk svikt bør være et inngangsvilkår for anvendelse av det ulovfestede objektive ansvaret, også for flytende vindturbiner.

Det neste som må vurderes er hvordan de alminnelige vilkårene for ulovfestet objektivt ansvar passer for flytende vindturbiner.

#### **4.4.3 De alminnelige vilkårene for ulovfestet objektivt ansvar**

Som nevnt i kapittel 4.4.2 bør teknisk svikt presumptivt regnes som et inngangsvilkår for at eier av flytende vindturbin skal holdes ansvarlig etter det ulovfestede objektive ansvaret. Dette er imidlertid ikke tilstrekkelig for at det ulovfestede objektive ansvaret skal komme til anvendelse. Etter nyere rettspraksis må vurderingen av det ulovfestede objektive ansvaret bero på en toleddet prosess: Først må det vurderes om de tre kumulative vilkårene om «ekstraordinær», «stadig» og «typisk» risiko er oppfylt, og endelig om en helhetsvurdering tilsier at erstatningsansvar bør ilegges.<sup>112</sup> Det er dermed interessant å undersøke om denne toleddede vurderingen gir en fullgod løsning ved tingsskader forårsaket av en flytende vindturbin.

Det første kumulative vilkåret er at skaden må skyldes en «ekstraordinær» risiko. Etter rettspraksis er det vanlig å ta utgangspunkt i den ordinære risikoen som ligger til dagliglivet på det aktuelle samfunns-/livsområdet. Dernest må den aktuelle skaderisikoen sammenlignes med dette for å avgjøre om den overstiger dagliglivets risiko. Sammenligningen foretas fra både skadevolders og skadelidtes perspektiv, herunder hvor risikofylt skadevolders handling var, og hvor påregnelig denne risikoen fremsto for skadelidte.<sup>113</sup> Her er det dessuten særlig aktuelt å trekke inn betraktninger om skadeevnen jf. også kapittel 1.4, altså sannsynligheten for skade multiplisert med mulige skaders omfang.<sup>114</sup>

Hva gjelder de ordinære risiki ved vindturbiner generelt sett er det på det rene at dette ansett som store naturinngrep. Slike installasjoner kan medføre risiki for skade på området og det tilhørende dyrelivet. I tillegg må det kunne sies at det alltid er en viss risiko for at noe løsner og faller ned fra vindturbinen. Den største trusselen ved vindturbiner må likevel være overfor naturen og dyrelivet, og følgelig legges det til grunn at den ordinære risikoen for tingsskader er nokså liten.

---

<sup>112</sup> Se blant annet Rt. 2003 s. 1546 (avsnitt 65). Det er også enighet i juridisk litteratur om den toleddede prosessen, se blant annet Nygaard (2007) s. 255, Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 175 og Kjelland (2019) s. 142.

<sup>113</sup> Se blant annet Rt. 2003 s. 1546 (avsnitt 45 og 46).

<sup>114</sup> Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 185-186 viser blant annet til Rt. 2003 s. 1546 til støtte for dette. Nygaard (2007) s. 266 trekker også frem at disse betraktningene er tilsvarende den objektive risikoen ved culpaansvar.

For virksomhet som bedrives på havet kan den ordinære risikoen anses som både stor og liten, avhengig av hvilke omstendigheter man tar i betraktning. På den ene siden er havet et område som er sterkt preget av utfordrende vær, bølger og så videre. Dette bidrar sannsynligvis til å øke sannsynligheten for skade og de mulige skaders omfang jf. også kapittel 1.4, og tilsier at det er mer risikofyllt med innretninger på sjøen enn andre steder. I tillegg finnes det mange risikable fartøy, installasjoner og aktiviteter på havet, og bidrar til å øke det ordinære risikonivået til sjøs.

Det er mye som skiller flytende vindturbiner fra andre innretninger – de er flytende, svært store og uten besetning. Da flytende vindturbiner kan løsne helt eller delvis, og drive inn i en annen innretning, har de klart nok større sannsynlighet for å volde skade enn landbaserte og bunnfaste vindturbiner. De mulige skaders omfang må også anses å være ganske stor, særlig med tanke på de store økonomiske verdiene som befinner seg på havet. For eksempel kan en tingsskade forårsaket på et skip eller en oljeinstallasjon materialisere seg i ekstremt store tap. Skadeevnen er slik sett stor, og skaderisikoen må anses å være betraktelig større enn ved vindturbiner generelt. Videre er det enighet i juridisk teori om at teknisk svikt kan ha særlig betydning for vilkåret om «ekstraordinær risiko».<sup>115</sup> Da teknisk svikt presumptivt bør være et inngangsvilkår for anvendelse av dette ansvarsgrunnlaget, taler det for at det foreligger en «ekstraordinær risiko» ved tingsskader som skyldes teknisk svikt. Flytende vindturbiner har klart nok større risiko for teknisk svikt som årsak til skadeforvoldelse enn vindturbiner generelt, og taler for at flytende vindturbiner representerer en «ekstraordinær» risiko.

Dommen inntatt i Rt. 1939 s. 766 kan være illustrerende her. Saken gjaldt en gesims som falt ned fra en bygning, og traff en person i hodet slik at vedkommende døde. Spørsmålet var om eieren kunne holdes erstatningsansvarlig. Høyesterett la til grunn at eieren ikke hadde opptrådt uaktsomt, all den stund han hadde vedlikeholdt gesimsen tilstrekkelig. Eieren ble imidlertid holdt erstatningsansvarlig etter det ulovfestede objektive ansvaret, og på side 767 begrunnet Høyesterett dette med:

*«Efter min opfatning er erstatningsplikten i et forhold som det foreliggende ikke avhengig av hvorvidt eieren kan bebreides uaktsomhet med hensyn til tilsyn og kontroll av eiendommen. Selv med det beste tilsyn og den største påpasselighet fra en eiers side må det regnes med den mulighet at deler av en gesims av konstruksjon og materialer som den omhandlede kan falle ned, og hvor eiendommen som her ligger til almindelig*

---

<sup>115</sup> Se Nygaard (2007) s. 277-278, Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 227 og Kjelland (2019) s. 156.

*beferdet sted, må eieren videre regne med at en sådan nedstyrting lett kan medføre ulykke. En gesims som den foreliggende representerer et særpreget og ekstraordinært faremoment ved bygningen Enten nedstyrtingen da skyldes mangelful eller opførelse eller som her ordinær forringelse i tidens løp, tilsier en rimelig avveining av alle interesser efter min opfatning at bygningens eier må ansees nærmere til å stå risikoen, altså bære den skade nedstytingen forårsaker, enn den tilfeldig forulykkede utenforstående tredjemann.»*

Eieren ble således holdt ansvarlig fordi han burde vært klar over faren for at gesimsen kunne falle ned. I tillegg mente Høyesterett at eieren måtte regne med at dette lett kunne medføre en ulykke, særlig tatt i betraktning at det var tale om et alminnelig beferdet sted. Det kan dermed spørres om dette har overføringsverdi til tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner.

I lys av risikobetraktningene i kapittel 1.4 er det naturlig å legge til grunn at eieren av en flytende vindturbin bør være klar over vindturbinens presumptivt typiske skaderisiki. Selv om alt som kan forventes av vedlikehold, forholdsregler etc. er gjort, bør det likevel kunne legges til grunn at eieren må regne med at noe *kan* løsne, ryke eller lignende. Videre er det nokså klart at eieren også må regne med at dette lett kan medføre en skade. Området hvor de flytende vindturbinene er plassert er antakeligvis «alminnelig beferdet» med mange andre fartøy, installasjoner og infrastruktur, og følgelig kan det lett oppstå skade på disse. I lys av dette mener jeg at dommen har en klar overføringsverdi. Det legges dermed til grunn at eier av en flytende vindturbin må være klar over vindturbinens risiki, og at disse risiki enkelt kan forårsake tingsskade hos innretninger eller infrastruktur i nærheten.

Etter det overnevnte er det naturlig å regne både skip, enkelte petroleumsinstallasjoner og flytende vindturbiner for å innebære en ekstraordinær risiko. I tillegg til å være svært store og flyttbare, ligger det også i innretningenes natur at de må forholde seg til hverandre. Samlet sett synes risikoen ved flytende vindturbiner å være større enn dagliglivets risiko. Det legges således til grunn at flytende vindturbiner medfører en «ekstraordinær risiko», både fra skadevolders og skadelidtes ståsted.

Videre kreves det at risikoen er «stadig». I Høyesterettspraksis er dette forstått som at risikoen må vedvare så lenge den risikopregede virksomheten pågår.<sup>116</sup> Det er med andre ord ikke tale om et strengt tidsbegrep, men et krav om at risikoen når som helst kan aktualiseres i skade. Mer vilkårlig og plutselig risiko er således ikke omfattet av vilkåret. Høyesterettsdommene inntatt i Rt. 1909 s. 851 og Rt. 1917 s. 202, som begge gjaldt skade på barn etter å ha lekt med knallperle, kan være illustrerende her. I Rt. 1909 s. 851 la Høyesterett avgjørende vekt på at NSB brukte knallperler ofte og i større omfang i forbindelse med sprengningsarbeid. Risikoen var dermed å anse som «stadig», og de ble holdt erstatningsansvarlig for skaden. I Rt. 1917 s. 202 la Høyesterett vekt på at tømmerfløterforeningen bare benyttet knallperlene av og til. Det forelå dermed ingen «stadig» risiko, og foreningen ble frifunnet.

Hva angår flytende vindturbiner er ikke dette vilkåret særlig tvilsomt. Skaderisikoen ved flytende vindturbiner er til stede hele tiden, såfremt de er ute og flyter på havoverflaten. Det er ingenting som tilsier at risikoen av og til minimeres eller forsvinner, særlig ut ifra det som er skrevet ovenfor om den ekstraordinære risikoen og i kapittel 1.4. Det finnes imidlertid situasjoner som kan bidra til å øke risikoen ytterligere, som ved uvær. Uavhengig av dette må det anses å være på det rene at den ekstraordinære risikoen bestandig er til stede, og når som helst kan materialisere seg i en skade. Det legges dermed til grunn at den ekstraordinære risikoen ved flytende vindturbiner er «stadig».

For det tredje kreves det at risikoen er «typisk» for at ulovfestet objektivt ansvar skal komme på tale. For dette vilkåret har Høyesterett lagt til grunn at risikoen må være karakteristisk eller særpreget for den risikofylte virksomheten.<sup>117</sup> I dommen inntatt i Rt. 1934 s. 265 hadde en bil kjørt inn i en stolpe tilhørende et elektrisitetsverk. Da skaden på bilen ikke kunne anses som et utslag av den særlige risikoen ved denne stolpen, kom Høyesterett til at vilkåret om «typisk» risiko ikke var oppfylt. Det må altså være en skade som står i en påregnelig sammenheng med den risikoen som knytter seg til den konkrete virksomheten. I Rt. 1986 s. 1019 vurderte Høyesterett om et kraftverk kunne holdes erstatningsansvarlig for at reinsdyr falt ned i

---

<sup>116</sup> I Rt. 2003 s. 1546 avsnitt 44 brukes «vedvarende» synonymt med «stadig». Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 205 bruker også «vedvarende» for å definere vilkåret. Nygaard (2007) s. 262 presiserer videre at vilkåret må avgrensnes nedad mot hendelige uhell.

<sup>117</sup> Nygaard (2007) s. 264 trekker frem at «typisk risiko» må forstås som et krav til at risikoen er skapt av det som særpreger virksomheten eller innretningen. Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 201 bruker samme forklaring, og viser til at Rt. 2014 s. 656 avsnitt 33 bruker «særpreget» synonymt med «typisk».

issprekker som oppsto på grunn av at et vann ble tappet tomt. Høyesterett la til grunn at uttapping av vann var typisk knyttet til driften av et kraftverk, og uttalte på s. 1025 at

*«Den fare som issprekkene representerer, er et nytt faremoment for reindriften som er et typisk utslag av kraftverkets normale drift.»*

Det er flere måter tingsskader kan forårsakes av flytende vindturbiner. Det foreligger riktignok ingen praksis om flytende vindturbiner enda, og det blir således en vurdering av hypotetisk typisk risiko. Det kan imidlertid ikke oppstilles et krav om at skaden har oppstått tidligere for at det skal være knyttet rettsvirkninger til denne. Det kan være vanskelig for både lovgiver og domstoler å forutse all fremtidig utvikling, og den rettslige utviklingen baserer seg dermed ofte på fortidige hendelser. Når de hypotetiske skadescenariene som diskuteres i denne tematikken eventuelt blir en realitet, blir det også utviklet en praksis og omsider etablert en rettstilstand. Inntil da må rettstilstanden anses uavklart jf. også denne avhandlingen innledningsvis.

Etter det som fremgår ovenfor, må det avgjørende være om de hypotetiske skadescenariene skyldes en særegen risiko ved flytende vindturbiner. På den ene siden er det nokså sannsynlig at mange av skadene kan skyldes casus mixtus, altså en kombinasjon av menneskelig svikt og en tilfeldig hending. For eksempel kan det tenkes at en tekniker utfører en mangelfull service, reparasjon, montering eller lignende på en flytende vindturbin. Deretter oppstår det et voldsomt uvær, et rotorblad løsner og skader roret på et skip i nærheten. Hvis det da legges til grunn at skaden ikke ville skjedd foruten den menneskelige feilen, kan det neppe påstås at skaden skyldtes vindturbinens særegne risiko.

På den annen side er det flere forhold som tilsier at vindturbinen i seg selv utgjør en særskilt og typisk risiko. Eksempelvis kan deler av vindturbinen falle ned, drive videre og treffe noe i nærheten. Selve ankersystemet til vindturbinen kan også tenkes å ryke eller løsne, slik at vindturbinen flyter vekk fra det tiltenkte området, er i fri bevegelse ute på havet og driver inn i en annen innretning. Begge disse scenariene knytter seg til at vindturbinen er stor, flytende, ubemannet og plassert langt ute til sjøs. Følgelig er det liten tvil om at en slik tingsskade er et resultat av vindturbinens «typiske» risiko.

De kumulative vilkårene synes dermed å passe godt for flytende vindturbiner. Det må dernest foretas en helhetsvurdering hvor det sentrale er hvem som bør bære ansvaret for risikoen. I rettspraksis og juridisk teori er det uttalt at en rekke hensyn kan få betydning for denne



vurderingen. Pulveriseringshensynet, prevensjonshensynet, interessehensynet og hensynet til et konkret rimelig resultat er blant de mest relevante her.<sup>118</sup> Endelig er det interessant å undersøke hvordan tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner passer inn i denne helhetsvurderingen.

Pulveriseringshensynet taler for at parten med best mulighet til å pulverisere tapet, enten som en driftsutgift eller gjennom sine forsikringer, bør bære ansvaret.<sup>119</sup> Dette hensynet er antakeligvis mest aktuelt i de tvistene hvor styrkeforholdet mellom partene er skjevt, da profesjonelle parter typisk har bedre muligheter til å pulverisere tapet gjennom driften, og står nærmest til å tegne forsikring. Dette betyr imidlertid ikke at hensynet er irrelevant i tvister mellom profesjonelle parter. Flytende vindturbiners potensielle skadelidte er typisk skip, petroleumsinstallasjoner eller infrastruktur i nærheten. Riktignok er alle disse mulige skadelidte profesjonelle aktører, og mest sannsynlig ressurssterke, og kan dermed sies å ha tilnærmet like muligheter for å pulverisere tap gjennom drift eller forsikring. Det kan derimot tenkes at ansvarsforsikring er obligatorisk for én part og frivillig for den andre. I et slikt tilfelle taler hensynet definitivt for at ansvaret skal ilegges den forsikrede part. Likevel kan det argumenteres for at vindturbinen har et høyt skadepotensial, som kan medføre et stort økonomisk tap, og at eier av denne dermed har et større incitament til å forsikre seg.

Videre er prevensjonshensynet sentralt her. Faren for å bli erstatningsansvarlig uten hensyn til utvist skyld, må anses som en oppfordring til eieren om å begrense risiko for skade og tap.<sup>120</sup> Dette gjør seg særlig gjeldende for flytende vindturbiner dersom presumsjonen om at teknisk svikt er et inngangsvilkår er korrekt. Som nevnt i kapittel 4.4.2 er teknisk svikt nettopp en type risiko som eieren har mulighet til å forhindre. Teknisk svikt er imidlertid kun et nødvendig vilkår, og ikke tilstrekkelig med hensyn til å konstatere erstatningsansvar. Følgelig kan det tenkes flere tilfeller hvor hensynet taler i favør eier av vindturbinen. Dersom eieren for eksempel har tatt rimelige forholdsregler med hensyn til risikoen for teknisk svikt kan hensynet etter mitt syn tale imot erstatningsansvar. Videre kan det argumenteres for at flytende vindturbiner er et så viktig steg mot «det grønne skiftet», at det usikkert hvorvidt dette hensynet

---

<sup>118</sup> Nygaard (2007) s. 254 og Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 213.

<sup>119</sup> I Rt. 1972 s. 965 på s. 969 uttalte førstevoterende: «Gårdens eier, som for en meget billig premie kan dekke sitt tap gjennom en ansvarsforsikring, er etter min oppfatning nærmere til å bære de økonomiske følger av en slik ulykke enn den tilfeldig forbipasserende som rammes.» I Nygaard (2007) s. 254 uttales det at det ofte er både naturlig og rimelig at erstatningskrav dekkes på denne måten.

<sup>120</sup> I Rt. 1972 s. 965 på s. 969 uttalte førstevoterende: «Jeg legger ved min vurdering på dette punkt vekt på at gårdeieren ved tilsyn og vedlikehold av taket har muligheter for å forminske risikoen og dermed for å forebygge skader.» Til støtte for dette uttales det i Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 222 at risiki som kan påvirkes bør dekkes av regler som kan bidra til å skjerpe aktpågivenheten hos skadevolder.

bør veie tungt i vindturbinens eiers disfavør eller ikke. Dersom klima er den sentrale begrunnelsen for å drifte flytende vindfarmer, kontra mer økonomiske og forretningsmessige begrunnelser, kan det nok fremstå som strengt dersom prevensjonshensynet skal få betydelig vekt i disfavør vindturbinens eier.

Etter mitt syn er det imidlertid nokså betenkelig å være lempelige på bakgrunn av at flytende vindturbiner primært er et klimatiltak. At installasjonen skal generere fornybar energi endrer ikke det faktum at det er tale om en risikokonstruksjon. I rettspraksis er det heller ikke tradisjon for å vurdere vilkårene relativt ut ifra hvilket formål innretningen brukes til. Videre er det et poeng at eier av en risikoinnretning både har foranledning og mulighet til å forsikre seg. Prevensjonshensynets relevans må naturligvis vurderes konkret i hver sak, men i lys av de tydelige risikofaktorer som blant annet er trukket frem i kapittel 1.4 er det liten grunn til at prevensjonshensynet skal være avskåret generelt.

Hvem som har interesse av virksomheten som forårsaket skade, kan også få betydning for vurderingen. Dersom skadelidte har stor nytte og interesse av den skadevoldende virksomhet, må vernet normalt sies å være svakt sammenlignet med tilfellet hvor virksomheten er i skadevolders interesse.<sup>121</sup> Dette hensynet kan være svært aktuelt ved tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner, særlig hvis den skal forsyne et helt oljefelt med energi. Oljeplattformer har dermed en klar interesse i denne energiproduksjonen. De flytende vindturbinene tjener klart nok en samfunnsinteresse, og eier har neppe egeninteresse som overgår dette. Inntil industrien er bygget ut, kan det også være samme eierinteresser hos henholdsvis skadevolder og skadelidte. Dette blir tilfelle for eksempelvis Hywind Tampen, da eieren Equinor også er svært aktiv innenfor petroleumsindustrien. Hensynet kan dermed tale imot erstatningsansvar i visse tilfeller.

Rene rimelighetsbetraktninger kan også få betydning for vurderingen, hvor spørsmålet er om det er «naturlig og rimelig» å konstatere erstatningsansvar i det aktuelle tilfellet.<sup>122</sup> Det kan være vanskelig å gi noen generelle føringer her, ettersom hver sak kan stille seg ulikt. Det er gode grunner til å anta at slike rimelighetshensyn alltid får en viss betydning, selv om disse ikke

---

<sup>121</sup> I Rt. 1978 s. 482 på s. 487 la Høyesterett til grunn at pasientbehandlingen var i skadelidtes interesse, og at pasientens erstatningsvern dermed står svakt. Motsatt uttalte Høyesterett i Rt. 1960 s. 841 på s. 843, hvor vaksinasjonen var i det offentliges interesse: «Under de foreliggende omstendigheter er jeg enig med byretten i at det må være rimelig og riktig at staten, som har påbudt vaksinasjonsinngrepet i samfunnets interesse, også tar den økonomiske risiko for skader som dette måtte medføre.».

<sup>122</sup> Se blant annet Rt. 1975 s. 1081 på s. 1083.

fremgår av domspremissene. Etter mitt syn er det grunn til å gi slike reelle hensyn mindre betydning i saker hvor begge parter er profesjonelle. Forutberegnelighet må stå sterkt av hensyn til omsetningslivets tarv, slik at det er mulig å drive effektiv og rasjonell forretningsvirksomhet. Imidlertid kan det tenkes tilfeller hvor også skadelidte kan bebreides for skaden og tapet, og at det dermed er naturlig og rimelig at skadelidte dekker noe av tapet selv. Her kan det for øvrig være aktuelt for skadevolder å begrense sitt erstatningsansvar. Dette behandles mer inngående i kapittel 5 og 6.

Utover de mulige aktuelle ansvarsgrunnlagene som er behandlet i avhandlingen så langt, er det også mulig for partene å inngå en avtale som regulerer visse deliktsrettslige spørsmål. Det neste som skal behandles er følgelig noen sjørettslige avtaler (certepartier) om deliktserstatning.

# 5 Certepartier om deliktserstatning

## 5.1 Aktuelle typer certepartier for flytende vindturbiner

Som nevnt i avhandlingens kapittel 1.5 kan det tenkes at flere spørsmål om erstatning mellom skadevolder og skadelidte er regulert i en kontrakt som for eksempel i et certeparti. Da de individuelle kontraktene kan være svært forskjellige, er det aktuelt å se hen til de standardiserte certepartiene her. Et certeparti er en sjørettslig kontrakt som ofte gjelder leie av skip, men som også kan være en type fraktavtale.<sup>123</sup> Ved arbeid offshore er det vanlig å bruke en såkalt tidsbefraktningsavtale, som innebærer at bortfrakteren (ofte rederen) stiller et bemannet og utstyrt skip til disposisjon for befrakteren i en viss tidsperiode.<sup>124</sup> Dette er også aktuelt ved arbeid på de flytende vindturbinene.

Et certeparti behøver ikke nødvendigvis kun å omhandle erstatningsansvar ved mislighold av en kontraktsforpliktelse. Spørsmål knyttet til deliktserstatning kan også være regulert her, altså erstatningsspørsmål som kan oppstå uten direkte sammenheng med oppfyllelse av kontraktsforpliktelsen. Det kan for eksempel tenkes at et tidscerteparti inngås mellom eier av en flytende vindturbin og et selskap som tilbyr vedlikeholdstjenester ved bruk av skip, utstyr og personell. Dette er et av eksemplene som ble trukket frem i avhandlingens kapittel 1.5, hvor risikoen for skade på både serviceskipet, personellet og utstyret som brukes må anses som stor. Her er det absolutt grunnlag for, og det kan være hensiktsmessig, å regulere ansvarsfordelingen i certepartiet. Da denne type arbeid i den maritime næringen ofte har grunnlag i et certeparti, er det helt naturlig å drøfte dette i denne avhandlingen.

BIMCO SUPPLYTIME<sup>125</sup> er et standardisert certeparti om vedlikehold i petroleumssektoren, altså et tidscerteparti for bruk av servicefartøy. Det er både vanlig og hensiktsmessig med standardiserte avtaler på sjørettens område, blant annet for å kunne håndtere kompliserte spørsmål på en enklere og mer konsekvent måte. SUPPLYTIME opererer med et såkalt «knock-for-knock»-regime, som innebærer at forsikringsselskapene dekker tapet til hver sin forsikringstaker uavhengig av hvem som er skyld i skadeforvoldelsen. Ved bruk av en slik

---

<sup>123</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 255-256.

<sup>124</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 417.

<sup>125</sup> Standardavtalen kan lastes ned og leses i sin helhet via <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/supplytime-2017> (lastet ned 14.10.20).

avtale kan man løse flere potensielle tvister på forhånd, og dermed kan også antall søksmål begrenses. Hensynet bak en slik løsning er antakelig den forholdsvis store sannsynligheten for at skade skal inntre, og at de mulige skaders omfang er stort, i petroleumssektoren. Dette hensynet har overføringsverdi til risikobildet ved flytende vindturbiner jf. kapittel 1.4, og dette certepartiet kunne dermed vært aktuelt for servicefartøy som leies inn for vedlikehold på vindturbinene.

I 2013 kom imidlertid BIMCO<sup>126</sup> med certepartiet WINDTIME<sup>127</sup>, som gjelder tidsbefraktning med skip, personell og utstyr i forbindelse med arbeid på offshore vindparker. Ekspansjonen av havvindturbiner, både bunnfaste og flytende, var antakelig det største incitamentet for å utvikle et nytt standardcerteparti. Viktigheten av konsekvens og harmoni ved slike prosjekter spilte sannsynligvis også en rolle her. Et slikt standardcerteparti kan gjøre det enklere og tryggere for aktørene å utvikle havvindsinstallasjoner i stor skala. Certepartiet inneholder blant annet spesifikasjoner vedrørende oppdraget, erstatning for kontraktsbrudd med særlig fokus på forsinkelse og deliktserstatning. Det sistnevnte er naturlig nok årsaken til at tidscertepartiet er aktuelt for denne avhandlingen, og den følgende drøftelsen omhandler derfor kun deliktserstatning.

## 5.2 Deliktserstatning etter BIMCO WINDTIME

BIMCO WINDTIME er som nevnt et certeparti som benyttes i tidsbefraktning. Slike standardcertepartier kan på mange måter anses for å gi uttrykk for bransjepraksis dersom de benyttes i stor utstrekning. Etter mitt syn bør dermed standardcertepartiene kunne få betydning også i tvister der partene ikke inngått certepartiet. Dette er særlig interessant ettersom det hefter usikkerhet rundt de mulige aktuelle ansvarsgrunnlagene for eier av en flytende vindturbin jf. kapittel 3 og 4. Standardcertepartiet kan således bidra til å avklare hjemmelsproblematikken jf. også kapittel 2.

Hva gjelder deliktserstatningen er det særlig punkt 16 i WINDTIME som er interessant. På samme måte som i SUPPLYTIME, er WINDTIME punkt 16 bokstav a er basert på en «knock-

---

<sup>126</sup> BIMCO er en av verdens mest anerkjente bransjeforeninger innen shipping. Ett av deres hovedformål er å harmonisere og standardisere kontraktspraksisen i shippingbransjen. For mer informasjon: <https://www.bimco.org/about-us-and-our-members> (lastet ned 14.10.20)

<sup>127</sup> Standardavtalen kan lastes ned og leses i sin helhet via <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/windtime#> (lastet ned 14.10.20).

for-knock»-ordning. Dette er en naturlig likhet ettersom WINDTIME er en spesialtilpasset versjon av SUPPLYTIME, hvor servicefartøy skal benyttes til arbeid på flytende vindparker i stedet for petroleumsinstallasjoner. I det følgende er det derfor hensiktsmessig å undersøke de materielle vilkårene i WINDTIME punkt 16.

For det første fremgår det av certepartiets punkt 16 bokstav a (i) og (ii) at begge kontrahentene må dekke sitt eget tap i forbindelse med tingsskader, uavhengig om dette skyldes uaktsomhet hos den ene parten. Etter dette fremstår erstatningsansvaret nærmest som totalbegrenset. Det kan være gode grunner til et slikt «knock-for-knock»-regime, ettersom begge parter bærer samme risiko for å måtte dekke sitt eget tap. På den annen side er det ikke åpenbart at en slik ordning bidrar til optimal aktpågivenhet hos begge parter. Det er selvsagt i begge parters interesse å unngå tingsskader, men kravet til aktsomhet kan være vesentlig svekket dersom det mulige erstatningsansvaret også er begrenset.

Det fremgår imidlertid et unntak fra denne «knock-for-knock»-ordningen i samme punkt. Skadevolder er likevel erstatningsansvarlig dersom skaden «[...]has resulted from the Charterers' Group's act or omission committed with the intent to cause same or recklessly and with knowledge [...]» om at skaden kunne oppstå. For det første omfatter unntaket både parten selv og noen han svarer for. Unntaket har således en side til prinsipalansvaret i sjøl. § 151 jf. også kapittel 3.1, ettersom prinsipalen kan holdes ansvarlig for skader voldt av andre jf. WINDTIME punkt 16 bokstav a (i) og (ii). Videre tilsier ordlyden at både forsett og uaktsomhet gjør at unntaket kommer til anvendelse. Imidlertid kan ikke enhver uaktsomhet være omfattet jf. ordlyden «recklessly and with knowledge». Dette kan tolkes som at skadevolder var klar over at handlingen innebar en fare, og likevel valgte å gjennomføre handlingen. Dersom skadevolder ikke kjente til faren ved handlingen, kommer altså ikke unntaket til anvendelse. Etter mitt syn er unntaket logisk ettersom større grad av klanderverdighet taler for at skadevolder skal holdes ansvarlig.

For øvrig er dette unntaket noe som skiller WINDTIME fra SUPPLYTIME. Det er imidlertid usikkert hvorfor dette unntaket ikke gjelder i SUPPLYTIME. Det er naturlig med visse forskjeller ettersom WINDTIME er tilpasset vindkraftindustrien, men det vanskelig å se noen åpenbar begrunnelse for at et slikt unntak ikke skal gjelde i petroleumsnæringen. Kanskje det er en veletablert praksis i petroleumsnæringen som har vist seg å fungere godt, og at behovet for et tilsvarende unntak ikke har aktualisert seg. WINDTIME er imidlertid relativt nytt, og er hittil benyttet mest ved bunnfaste vindturbiner. Det er mest sannsynlig vurdert hvilken

ansvarsfordeling som er mest optimal ved slike serviceoppdrag, men hvorvidt dette unntaket kommer til å fungere godt når vindturbiner blir flytende i stor skala må erfaringen vise.

Unntaket i WINDTIME er uansett en stor innholdsmessig ulikhet fra SUPPLYTIME, som får betydning for partenes mulige erstatningsansvar. Selv om certepartiet formelt sett behandler eier av den flytende vindturbinen og bortfrakteren likt, blir kanskje ansvarsfordelingen ujevn i praksis. Dette er klart nok en viktig å være klar over for den parten som kommer dårligst ut av dette unntaket. Da det også skjer en gradvis spesialisering hos aktørene ved blant annet produksjon av spesialskip, aktualiserer denne problematikken seg ytterligere.<sup>128</sup> I tillegg kan det være mange aktører som bruker skipene sine til arbeid på flytende vindturbiner, hvis det for eksempel er lite etterspørsel i petroleumsnæringen. Unntaket kan dermed medføre visse konsekvenser for norske redere som stiller med skip til arbeid i offshore vindkraft.

Det er videre uten betydning om skaden skyldes en aktiv handling eller en unnlattelse jf. ordlyden i «act or omission». Eksempelvis kan det tenkes at vindturbinens eier bestemmer at den skal plasseres et sted som er forbundet med høy grad av risiko for skade på grunn av vær og vind. Hvis denne risikoen i tillegg knytter seg til at den konkrete vindturbinen ikke tåler påvirkningene, aktualiseres unntaket i WINDTIME punkt 16 bokstav a (i) og (ii) ytterligere. Dersom den ansvarlige er klar over denne økte risikoen, men velger å gjennomføre handlingen uansett, kan unntaket komme anvendelse.

Imidlertid er det nok mindre typisk at tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner skyldes en aktiv handling. Unnlattelser er antakeligvis mer aktuelt i så henseende. Dersom eieren kjenner til en feil eller svakhet med vindturbinen som medfører økt risiko for at noe faller ned og skader noe eller noen, men ikke gjør noe med det, er det tale om en type atferd som ikke omfattes av «knock-for-knock»-reguleringen. I denne situasjonen synes derimot unntaket å passe utmerket.

Selv om det kan tenkes visse tilfeller hvor unntaket kan gjøre seg gjeldende for eier av en flytende vindturbin, kan det argumenteres for at sannsynligheten er liten totalt sett. I praksis kan dette bety at eier av den flytende vindturbinen i større grad er skånet fra å bli ansvarlig for skader som forårsakes på skipet, utstyret eller personellet som utfører vedlikeholdet. Unntaket kan dermed medføre at ansvarsfordelingen blir skjev, og kan få konsekvenser for rederne som

---

<sup>128</sup> Se blant annet <https://finansavisen.no/nyheter/shipping/2019/10/21/7464994/ostensjo-rederi-med-milliardsatsing-pa-nye-spesialskip-for-vindkraftmarkedet> (lastet ned 12.02.21).

benytter skipene sine til havvindprosjekter. I så fall kan det hevdes at rederen påtar seg en større risiko enn ellers, og at det derfor er mindre attraktivt å bruke skipene sine til havvindprosjekter.

På den annen side er det ikke gitt at denne ujevnheten er urimelig. Det er ikke helt fjerntliggende å tenke at skipet utgjør en generelt større risiko for å volde skade enn den flytende vindturbinen gjør. Vindturbinen skal som utgangspunkt stå stille, mens skipet forflytter seg. Videre er skipet bemannet, og det er dermed mer sannsynlig at noen på rederens side handler forsettlig eller bevissthet om handlingens risiko. Bemanning kan også bidra til at skipet enklere kan manøvreres, slik at skadeforvoldelsen unngås eller skadeomfanget minimeres. Dersom denne ujevnheten likevel skulle vise seg å slå uheldig ut, må det vurderes om dette kan løses på en bedre måte. Det er skrevet lite om dette temaet, men etter mitt syn kan flere løsninger være aktuelle.

For det første kan certepartiet endres. Partene behandles tross alt likt på papiret, og følgelig kan det ha vært vanskelig å forutse eventuelle praktiske ujevnheter. Dessuten er det et internasjonalt standardisert certeparti. Utformingen er således mer generell, og det kan være hensiktsmessig for partene å tilpasse den til deres situasjon. For eksempel kan det stille seg ulikt dersom arbeidet skal utføres på en bunnfast vindpark kontra en flytende vindpark.

For det annet kan leieprisene endres. Dersom rederiet påtar seg en generelt større risiko ved arbeid på flytende vindturbiner, enn ved for eksempel oppdrag i petroleumssektoren, kan leieprisen endres med en type risikotillegg. Det er usikkert hvor ulik risikoen er totalt sett, men det er noen faktorer som taler for at det er en viss forskjell. De flytende vindturbinene er jo nettopp flytende, og således kan det by på større utfordringer for de som skal utføre service. I tillegg virker vindturbinenes ankersystem å være svakere enn ved petroleumsinstallasjoner flest. Petroleumsinstallasjoner er stort sett større enn vindturbiner, og holder seg antakeligvis også mer stabilt på havoverflaten. Slik sett er det antakeligvis mer bevegelse i en flytende vindturbin, både til vanlig og ved ekstremvær, og arbeidet kan dermed blir mer krevende. Mer krevende arbeid fører igjen til større risiko for ulykker, skader og tap.

For det tredje kan forsikringsvilkårene måtte endres. Her må det antakeligvis et samarbeid til, slik at man får koordinert forsikringsvilkårene for både skipet og vindturbinen, men risikoen kan nok avbøtes noe på denne måten. Det kan bli tale om svært store erstatningsbeløp, og det er jo nettopp her behovet for forsikring blir særlig tydelig. Forsikringsrettslige problemstillinger



faller imidlertid utenfor avhandlingens hovedtema, og jeg nøyer meg med bemerkningen gitt i dette avsnittet.

Imidlertid er det aktuelt å vurdere om eier av flytende vindturbiner har noen andre muligheter til å begrense sitt erstatningsansvar. Her er det særlig aktuelt å vurdere sjølovens bestemmelser om ansvarsbegrensning. Eierens muligheter for å begrense sitt erstatningsansvar er følgelig den neste problemstillingen som skal behandles.

# 6 Mulige ansvarsbegrensninger etter bestemmelsene i sjøloven

## 6.1 Omfanget av erstatningsansvaret – noen utgangspunkter

Både alminnelige og spesielle regler kan få betydning for omfanget av et erstatningsansvar. Etter de alminnelige erstatningsrettslige reglene er det særlig adekvansbegrensningen og lemping etter skl. § 5-2 som er relevant i så henseende. Adekvansbegrensningen og lempningsreglene har klare fellestrekk, men har betydning på ulike stadier i et erstatningsoppgjør. Adekvansbegrensningen har betydning for om skadevolder overhodet er ansvarlig for et konkret tap<sup>129</sup>, mens lemping er aktuelt å vurdere etter at spørsmålet om erstatningsutmålingen er avgjort.<sup>130</sup> Begge deler er likevel svært aktuelt ved store og uoversiktlige tap. Da det absolutt kan tenkes å oppstå store og uoversiktlige tap ved tingsskade forårsaket av en flytende vindturbin jf. kapittel 1.3, er det klart at både adekvansbegrensningen og lempningsreglene kan få betydning ved slike skader.

Selv om både adekvansbegrensningen og lempningsreglene er relevant ved tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner, oppstår det ingen særskilte problemstillinger. Etter mitt syn er det vanskelig å se at vurderingen blir annerledes for eier av flytende vindturbiner kontra andre potensielle skadevoldere. Sjøloven har ingen tilsvarende spesialregler om dette, og følgelig gjelder både den alminnelige adekvansbegrensningen og lempningsreglene i skl. § 5-2 uansett. Det er altså ikke samme hjemmelsproblematikk som ved de mulige aktuelle ansvarsgrunnlagene jf. kapittel 2. Etter dette er det ikke særlig interessant å drøfte adekvansbegrensningen og lempningsreglene, da dette kun blir en generell redegjørelse av alminnelig erstatningsrett.

Det er imidlertid aktuelt å vurdere noen av sjølovens bestemmelser om ansvarsbegrensning, særlig med tanke på at det er gitt flere anbefalinger i avhandlingen om at flytende vindturbiner

---

<sup>129</sup> Se Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 444, Nygaard (2007) s. 354 og Kjelland (2019) s. 271.

<sup>130</sup> Se Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 586, Nygaard (2007) s. 400 og Kjelland (2019) s. 408.

bør omfattes av sjølovens ansvarsregler. På samme måte som ved vurderingen av sjølovens ansvarsregler i kapittel 3, drøftes det derfor om begrensningsreglene i sjøloven *passer* for eier av en flytende vindturbin. Dersom reglene passer, er det aktuelt å gi en anbefaling om å endre sjøloven eller få på plass en ny lovbestemmelse.

## 6.2 Passer globalbegrensningsreglene for flytende vindturbiner?

Som nevnt tidligere er det mye risikovirksomhet som foregår ute på sjøen. I tillegg er det ofte store verdier involvert, hvilket har medført et behov for å fordele risikoen. Dette er gjort gjennom blant annet regler om ansvarsbegrensning. Hovedhensynet er særlig at eieren skal være beskyttet mot store erstatningskrav.<sup>131</sup> I dag er det antakelig svært vanlig å være forsikret mot kolossale tap, og i mange tilfeller foreligger det også en forsikringsplikt jf. sjøl. §§ 183a-183c. Foreløpig foreligger det ingen slik plikt for eier av flytende vindturbiner, og det er heller ikke naturlig å legge til grunn en slik forutsetning i denne avhandlingen. I sjøloven kapittel 9 fremgår de såkalte globalbegrensningsreglene, som er gjelder rederens muligheter til å begrense sitt erstatningsansvar.<sup>132</sup> I denne delen av avhandlingen er det disse reglene som er aktuelle å vurdere.

For at begrensningsreglene skal komme til anvendelse må tre vilkår være oppfylt. Reglene stiller krav til *hvem* som er skadevolder, ansvarets *tilknytning til et skip* og ansvarets *karakter*.<sup>133</sup> Den første bestemmelsen i sjøloven kapittel 9 er § 171, og er utgangspunktet for å kunne påberope ansvarsbegrensningsreglene. Det følger av sjøl. § 171 første ledd at

*«Rederen, skipets eier, befrakteren eller disponenten kan begrense sitt ansvar etter reglene i dette kapittel. Det samme gjelder enhver som yter tjenester i direkte forbindelse med berging, herunder tiltak som nevnt i § 172 første ledd nr. 4 og § 172a første ledd.»*

For det første slår bestemmelsen fast hvem som kan påberope seg begrensningsreglene. Ordlyden tilsier at muligheten for å begrense sitt ansvar favner en rekke ansvarssubjekter.

---

<sup>131</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 169.

<sup>132</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 168-169.

<sup>133</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 168.

Bestemmelsen synes dermed å ta høyde for at det kan være mange aktører involvert. Det er med andre ord av mindre betydning om skipet eies og driftes av samme rettssubjekt, og det er liten grunn til å problematisere dette her. Etter mitt skjønn fremstår sjøl. § 171 første ledd som et forsøk på å omfatte alle som potensielt kan bli erstatningsansvarlige. Bestemmelsen synes dermed å passe godt for eier av en flytende vindturbin, også under hensyntaken til at eieren presumptivt bør kunne anses som en reder jf. kapittel 2.2.3. Således er det lite betenkeligheter ved foreløpig å anbefale at også eier av en flytende vindturbin skal kunne påberope seg begrensningsreglene.

Videre er det et vilkår at erstatningsansvaret har en tilknytning til et skip. Dette fremgår implisitt av flere bestemmelser i sjøloven kapittel 9, herunder også sjøl. § 171. Som i sjølovens bestemmelser for øvrig, er det den tradisjonelle forståelsen av skipsbegrepet som må legges til grunn jf. kapittel 2.2.4.<sup>134</sup> Hele avhandlingen forutsetter at en flytende vindturbin ikke kan regnes som et «skip», og det er ingen grunn til at dette skal stille seg annerledes i relasjon til begrensningsreglene. I kapittel 3 er det imidlertid gitt klare anbefalinger om å endre sjøloven, slik at ansvarsreglene kommer til anvendelse ved tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner. I så henseende er det vanskelig å forstå hvorfor denne anbefalingen ikke skulle inkludere begrensningsreglene. Hertil kan det nevnes at sjøl. § 507, som omfatter flere innretninger enn tradisjonelle skip, også gjelder for reglene i kapittel 9. Den foreløpige anbefalingen gitt ovenfor er dermed fortsatt aktuell.

Endelig stilles det krav til ansvarets karakter, herunder hva slags type erstatningskrav som kan være gjenstand for begrensning. De ulike kravene som er aktuelle å begrense er listet opp i sjøl. § 172 første ledd nr. 1 til 4. Denne bestemmelsen må leses i sammenheng med sjøl. § 173 om hvilke krav som er unntatt fra begrensning. Imidlertid er det ingen av alternativene i sjøl. § 173 som er aktuelle for avhandlingens tema og problemstillinger, og følgelig behandles ikke dette i noen særlig grad.

For tingsskade forårsaket av flytende vindturbiner er det særlig sjøl. § 172 nr. 1 som er relevant, hvor det fremgår at

*«Rett til ansvarsbegrensning etter § 175 gjelder, uansett grunnlaget for ansvaret, krav i anledning av*

---

<sup>134</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 171.

*1) tap av liv eller skade på person (personskade) eller tap av eller skade på eiendom (tingskade), dersom skaden er oppstått om bord eller i direkte forbindelse med driften av skipet eller med berging;»*

Først og fremst er det grunn til å kommentere bestemmelsens henvisning til sjøl. § 175. Sjøloven § 175 gjelder beløpsgrensene ved ulike typer tap, og angir hvor høyt tapet må være for at en eventuell ansvarsbegrensning skal komme på tale. Sjøloven § 175 gjelder for øvrig de «krav som omfattes av § 172», og det er altså sjøl. § 172 som avgjør om erstatningskravet er av en slik art at ansvaret kan begrenses.

Sjøloven § 172 angir for det videre at muligheten for ansvarsbegrensning gjelder uavhengig av kravets grunnlag. Det er med andre ord uten betydning hvorvidt skadevolder hefter etter ansvarsreglene i sjøloven, culpaansvar, ulovfestet objektivt ansvar eller noe annet. I tillegg slår bestemmelsen fast at erstatningsansvaret kan begrenses ved tingsskader, som jo er temaet for denne avhandlingen. Det kreves imidlertid at tingsskaden har oppstått «i direkte forbindelse med driften av skipet eller med berging». Dette må vurderes mer inngående for å avgjøre om regelen kan sies å passe for flytende vindturbiner.

Ordlyden i «direkte forbindelse med driften av skipet eller berging» tilsier at det må foreligge en klar årsakssammenheng mellom driften eller bergingen og skaden. Dommen inntatt i ND 1984 s. 129 kan være illustrerende her. Her hadde fem fiskebåtreidere fremsatt krav om erstatning for skade på garnlenker som var påført av en tråler. Driften av tråleren hadde en nær sammenheng med skadeforvoldelsen, og følgelig kunne ansvaret begrenses. I juridisk teori er det videre brukt som eksempel at en slepebåt som forårsaker at slepet treffer en annen innretning er omfattet av vilkåret.<sup>135</sup>

Flere av risikomomentene som ble trukket frem i kapittel 1.4 kan materialisere seg i en skade i forbindelse med driften. Den nevnte dommen har riktignok usikker overføringsverdi til flytende vindturbiner, men viser uansett hvilken tilknytning som kreves mellom driften og skadeforvoldelsen. Eksempelet fra juridisk teori kan imidlertid sies å ha overføringsverdi til flytende vindturbiner, særlig dersom eieren er ansvarlig for slepingen av vindturbinen. Dette forutsetter selvsagt at sleping kan anses som en del av «driften». Etter mitt syn kan ikke «driften» av en flytende vindturbin være begrenset til kun å gjelde selve energiproduksjonen.

---

<sup>135</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 173.

Jeg kan ikke se noen grunner til å tolke «driften» særlig strengt, og det er nærliggende å omfatte alle de forhold vindturbinen avhenger av i sin normale drift, også sleping som eieren er ansvarlig for.

Et annet eksempel kan være dersom ankersystemet til vindturbinen skulle svikte, slik at den driver videre inn i en annen installasjon i nærheten. Etter mitt syn er det nærliggende å anse en slik skade som et utslag av «driften» ved den flytende vindturbinen. En annen potensiell skadesituasjon er at vindturbinen blir utsatt for så kraftig vær at hele eller deler av vindturbinen løsner eller ryker. Her er det tross alt tale om flytende vindturbiner, som for øvrig er plassert langt ute på havet hvor det er kraftig vær og vind. Dersom vindturbinene ikke plasseres på disse områdene, faller mye av formålet med flytende vindturbiner bort. Følgelig er det nærliggende å anse slike hendelser som et utslag av «driften» av den flytende vindturbinen.

Sjøloven § 172 nr. 1 gjelder som nevnt for skip, og det kan dermed være hensiktsmessig å trekke en parallell til en lignende situasjon med et skip. Dersom noe løsner fra skipet, faller ned i vannet og driver inn i noe annet, er det mest naturlig å si at dette skyldes driften av skipet. Etter mitt syn er det vanskelig å se hva annet som kan sies å forårsake scenariet. Den konkrete risikoen ville tross alt vært fraværende dersom skipet for eksempel hadde ligget til kai. Et slikt skadescenario tilhører antakeligvis sjeldenhetene for skip, og risikoen er presumptivt større for flytende vindturbiner. Følgelig synes vilkåret å passe minst like godt for eiere av flytende vindturbiner som for skipsrederne.

Utover de kravene som er unntatt i sjøl. § 173 kan det også være av betydning hvem som har gjort feilen, og hvor sterkt vedkommende er å bebreide. I juridisk litteratur er det diskutert om sondringen mellom eierens egne feil og noen «han svarer for» sine feil har noen betydning for begrensingsadgangen. Her uttales det at det «[...] synes lite rimelig at det skal være adgang til å begrense» erstatningsansvaret ved eierens «egenfeil».<sup>136</sup> Dette er imidlertid ikke slik at erstatningsansvaret aldri kan begrenses ved slike «egenfeil», da unntaket fra begrensingsretten i sjøl. § 174 forutsetter at forholdet er grovt. Det fremgår nemlig av sjøl. § 174 at

*«En ansvarlig kan ikke begrense sitt ansvar dersom det godtgjøres at den ansvarlige selv har voldt tapet med forsett eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.»*

---

<sup>136</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 174-175.

Dersom det er grunnlag for sterk bebreidelse ved eierens egne feil, er det altså ikke grunnlag for å begrense ansvaret etter globalbegrensningsreglene. Eieren må ha utvist forsett, eller grov uaktsomhet med «forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå». Dette er begreper som er kjent fra den alminnelige erstatningsretten, og følgelig må samme forståelse legges til grunn.<sup>137</sup> I erstatningsrettslig litteratur er det uttalt at grov uaktsomhet grenser oppad imot forsett.<sup>138</sup> Videre har Høyesterett kommet med uttalelser om hva som ligger i «grov uaktsomhet». I dommen inntatt i Rt. 1989 s. 1318<sup>139</sup>, som gjaldt advokaters erstatningsansvar, uttalte førstvoterende på s. 1322 at

*«For at en oppførsel skal kunne karakteriseres som grovt uaktsom, må den etter mitt syn representere et markert avvik fra vanlig forsvarlig handlemåte. Det må dreie seg om en opptreden som er sterkt klanderverdig, hvor vedkommende altså er vesentlig mer å klandre enn hvor det er tale om alminnelig uaktsomhet.»*

Det stilles med andre ord krav om et større avvik fra forsvarlig handlemåte jf. også redegjørelsen i kapittel 4.4. I sjøl. § 174 er det videre oppstilt et krav om skadevolders sannsynlighetstanke i tillegg til uaktsomhetskravet. Det er altså krav om at skadevolder har vært grovt uaktsom med hensyn til en risiko han var bevisst. Dommen inntatt i ND 1993 s. 57 kan være illustrerende her. Saken gjaldt et skip som kantret på grunn av manglende sjødyktighet. Transportøren hadde ikke sørget for at skipet var i sjødyktig stand, og skaden ble følgelig ansett for å ha oppstått på grunn av grov uaktsomhet. Etter en konkret vurdering kom imidlertid Högsta domstolen i Finland til at transportøren ikke hadde forutsetninger for å forstå at feilen sannsynligvis ville medføre skade. Begrensningsretten var dermed i behold.

I kapittel 4.4.2 ble det trukket frem et eksempel hvor eieren av den flytende vindturbinen er kjent med at én av tre ankerliner er skadet, men utsetter reparasjonen for å få en lavere pris. Deretter blåser det opp til uvær, alle ankerlinene ryker og vindturbinen er løs. Vindturbinen driver så rett inn i en innretning i nærheten, og forårsaker store tingsskader. Her kan det klart nok argumenteres for at eieren har opptrådt grovt uaktsomt. Dessuten er det mye som taler for at eieren hadde forutsetninger for å forstå at skaden sannsynligvis ville inntre.

---

<sup>137</sup> Falkanger og Bull (2016) s. 175.

<sup>138</sup> Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 162, Nygaard (2007) s. 215-216 og Kjelland (2019) s. 96.

<sup>139</sup> Dommen er også hyppig brukt som eksempel i juridisk litteratur. Se blant annet Falkanger og Bull (2016) s. 176, Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 163, Nygaard (2007) s. 217-218 og Kjelland (2019) s. 96.

Det er mange typetilfeller utover eksempelet ovenfor som kan tenkes å være omfattet av unntaket i sjøl. § 174. Bestemmelsen legger imidlertid opp til en konkret vurdering i hvert enkelt tilfelle, og det har lite for seg å trekke frem alle disse mulige aktuelle skadesituasjonene. Vurderingen må bero på hvordan skadevolder opptrådte i den konkrete situasjonen, og det hele avgjøres ut ifra hvilket sinnelag skadevolder hadde. Hvilke tanker skadevolder hadde om handlingen, og konsekvensene av denne, blir således et bevisspørsmål. Modifikasjonen i sjøl. § 174 synes likevel å passe godt for eier av flytende vindturbin.

Etter mitt syn er det hensiktsmessig å anbefale at sjøloven endres slik at eier av en flytende vindturbin kan påberope seg begrensningsreglene. Hvis sjøloven endres slik at ansvarsreglene i sjøloven kommer til anvendelse ved tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner, er det enda mer som taler for at det bør være begrensningsregler i samme hjemmelsgrunnlag. Under denne forutsetningen gis det dermed en anbefaling om å få på plass en ny lovbestemmelse i for eksempel en ny sjøl. § 507a, slik at begrensningsreglene også gjelder for eiere av flytende vindturbiner. Eventuelt, dersom alle reglene som er oppregnet i sjøl. § 507 passer for flytende vindturbiner, kan det være tilstrekkelig å tilføye flytende vindturbiner eksplisitt i ordlyden.



# 7 Avslutning og konklusjoner

## 7.1 Gjeldende rett om erstatningsansvar ved tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner

Selv om jeg har kommet med løpende delkonklusjoner og anbefalinger gjennom avhandlingens hoveddel, er det hensiktsmessige å sammenfatte disse her. I avhandlingens kapittel 1.1 ble det lagt til grunn at den helt overordnede problemstillingen var hvilken regelstruktur et ansvar for flytende vindturbiner skal og bør bygge på. I denne sammenfatningen er det således grunn til å skille mellom hvordan en slik tvist skal løses etter gjeldende rett, og hvordan den bør løses de lege ferenda og de sententia ferenda. Videre ble det angitt en hypotese i kapittel 1.1 om at det ulovfestede objektive ansvaret syntes å være det mest aktuelle for flytende vindturbiner. I det følgende er det også naturlig å bekrefte eller avkrefte denne hypotesen.

Hva angår gjeldende rett er det ikke særlig tvilsomt at eier av en flytende vindturbin kan bli erstatningsansvarlig etter de alminnelige erstatningsrettslige reglene. Alle de alminnelige ansvarsgrunnlagene aktuelle i teorien, men det kan diskuteres hvor stor praktisk betydning for eksempel arbeidsgiveransvaret har jf. drøftelsene i kapittel 4.1 sml. kapittel 4.2. Etter min vurdering er det mest nærliggende å vurdere tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner etter det ulovfestede objektive ansvaret. Som nevnt i kapittel 4.4 er dette ansvarsgrunnlaget særlig aktuelt ved skader forårsaket av risikovirksomhet og risikokonstruksjoner. Selv om de øvrige ansvarsgrunnlagene er relevante for denne typen skader, virker det som at det ulovfestede objektive ansvaret fanger opp de fleste plausible skadesituasjonene jf. særlig kapittel 1.4.

I tillegg til det overnevnte synes hensynene og historikken ved det ulovfestede objektive ansvaret å samsvare godt med utviklingen av flytende vindturbiner. Som nevnt i kapittel 4.4 vokste det ulovfestede objektive ansvaret frem som følge av økt industrialisering, og at det dermed ble mer risikovirksomhet i samfunnet med potensial for å volde skade. Samtidig kan det være vanskelig å peke på en konkret skadevolder som har utvist skyld disse tilfellene. Flytende vindturbiner er som hovedregel uten bemanning, og det kan dermed være vanskelig å påvise skyld hos enkeltpersoner. Skadelidte kan i slike tilfeller være tjent med at vindturbinens eier uansett hefter på objektivt grunnlag. Prosessøkonomiske hensyn taler også for en slik

løsning, all den stund man slipper å bruke ressurser på å vurdere om noen har utvist skyld, og om den utviste skyldgraden er tilstrekkelig.

I lys av det som fremgår ovenfor kan det endelig konkluderes med at hypotesen angitt i kapittel 1.1 kan bekreftes. Etter gjeldende rett er det de alminnelige ansvarsgrunnlagene, særlig det ulovfestede objektive ansvaret, som er relevant som ansvarsgrunnlag og hjemmelsgrunnlag. Det samme gjelder for de alminnelig erstatningsrettslige begrensningene i erstatningsansvarets omfang jf. kapittel 6.1.

Avhandlingen inneholder imidlertid nokså grundige vurderinger av om det er optimalt at eierens ansvar bygger på det alminnelige erstatningsrettslige regimet. I det følgende skal derfor det som er skrevet angående ansvarsreglene i sjøloven sammenfattes, og holdes opp mot gjeldende rett. Endelig må det konkluderes med hvilken løsning det anbefales at *bør* gjelde ved tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner.

## **7.2 Gir gjeldende rett en optimal løsning, eller bør det skje en lovendring?**

I kapittel 1.1 er det uttalt at avhandlingens primære siktemål er å være et rettsavklarende bidrag. Etter mitt syn er det imidlertid ikke tilstrekkelig kun å bringe klarhet i gjeldende rett, særlig under hensyntaken til hvilke konsekvenser det får at vindturbinene underkastes det ene eller det andre erstatningsrettslige regimet. Det som er skrevet om det alminnelige erstatningsrettslige regimet og om sjølovens ansvarsregler må følgelig holdes opp mot hverandre. Ved å gjøre dette blir de praktiske forskjellene tydeligere, og det er enklere å endelig avgjøre om den ene løsningen er bedre enn den andre.

Hva gjelder de *sententia ferenda* er det på det rene at domstolene må forholde seg til gjeldende rett. Riktignok bedriver domstolene en viss rettskapende virksomhet, men dette er likevel sterkt begrenset av rettskildedefaktorene jf. også maktfordelingsprinsippet. Det er lagt til grunn i kapittel 2.2.4 at det fremstår som betenkelig å anvende ansvarsreglene i sjøloven analogisk på flytende vindturbiner, særlig begrunnet i at disse bestemmelsene er formulert svært presisert og uttømmende. Domstolene vil derfor mest sannsynlig avgjøre en tvist om tingsskade forårsaket av en flytende vindturbin på bakgrunn av alminnelige erstatningsrettslige regler. Imidlertid er

det interessant å si noe om hvordan slike tvister *bør* behandles, både fra lovgivers side og av rettsanvendere som domstolene.

Da det foreløpig ikke finnes rettspraksis som omhandler tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner, er det vanskelig å si noe om hvilke praktiske utfordringer som kan oppstå ved anvendelse av det ene eller det andre regelregimet. Det er antakeligvis nokså typisk at lovgiver først kommer på banen når det foreligger konkrete erfaringer som nødvendiggjør en lovendring eller ny lovgivning. Likevel er det forutsatt i avhandlingen at utvikling av flytende vindkraft i stor skala er forbundet med en del risiki. Det er dermed hensiktsmessig å ta utgangspunkt i hypotetiske konsekvenser ved å anvende de alminnelig erstatningsrettslige reglene fremfor ansvarsreglene i sjøloven.

I avhandlingen er det lagt til grunn at sjøloven foreløpig ikke gjelder for flytende vindturbiner. Det er viktig å ha in mente at de aktuelle vindturbinene er flytende, og plassert langt utenfor kysten. Vindturbinene vil dermed ikke ha noen umiddelbar nærhet til fastlandet, og det er naturlig å anse dette som havinstallasjoner. Dette medfører igjen at eieren av vindturbinen er naturlig å anse som en havaktør. Etter mitt syn taler dette for at erstatningsansvaret for eier av flytende vindturbiner bør behandles etter sjølovens ansvarsregler.

Hittil har det særlig vært skip og petroleumsinstallasjoner som har vært de dominerende risikokonstruksjonene på havet, og det kan tenkes at dette er hovedbegrunnelsen for at det kun er disse som er eksplisitt angitt i sjøloven. Etter hvert som flytende vindturbiner utvikles i større skala, er det vanskelig å se at denne begrunnelsen fortsatt kan stå like sterkt. Det er tross alt ingenting som tilsier at potensialet for å forårsake tingsskade er større for skip og petroleumsinstallasjoner enn det er for flytende vindturbiner jf. også kapittel 1.4. Etter min vurdering har skip, petroleumsinstallasjoner og flytende vindturbiner mye til felles både med hensyn til blant annet risikomomenter, skadepotensial, plassering og størrelse. Det fremstår dermed som ganske naturlig å rubrisere flytende vindturbiner sammen med skip og petroleumsinstallasjoner hva gjelder anvendelse av ansvarsregler.

I avhandlingen er det lagt til grunn at flere av ansvarsreglene i sjøloven synes å passe godt for flytende vindturbiner. I tillegg til argumentene ovenfor taler også systembetraktninger for at flytende vindturbiner bør omfattes. Etter min vurdering vil dette også bidra til å skape konsekvens og harmoni i regelverket. Her er det særlig interessant å se hen til at objektive ansvarsgrunnlag spiller en meget beskjeden rolle på sjørettens område, og at det dermed kan

være prinsipielt betenkelig at eier av flytende vindturbiner hefter på ulovfestet objektivt ansvar. Dersom for eksempel kollisjonsansvaret i sjøl. § 161 gjelder for flytende vindturbiner, er ikke det ulovfestede objektive ansvaret lenger aktuelt ved sammenstøt. Dette er en konsekvens som det er viktig å være klar over. Hvis kollisjonsansvaret får anvendelse ved tingsskader forårsaket av vindturbinene, vil dessuten de samme ansvarsreglene gjelde uavhengig av hvilken innretning som forårsaker skade på en annen innretning. I så fall vil det være uten betydning om sammenstøtet skjer med en flytende vindturbin eller et annet skip, hvilket kan ha avgjørende betydning etter gjeldende rett.

Denne konsekvensen synes følgelig å være positiv med hensyn til at eier av både skip, petroleumsinstallasjoner og flytende vindturbiner behandles likt som ansvarssubjekt. Det kan harmonere dårlig med flere sentrale erstatningsrettslige legislative hensyn dersom innretninger som har mye med hverandre å gjøre ikke er underkastet samme regelstruktur. Dette kan særlig være egnet til å svekke partenes forutberegnelighet. Det er også et poeng at det allerede er utviklet standardcertepartier for arbeid på flytende vindturbiner etter inspirasjon fra petroleumssektoren jf. også kapittel 5. Det kan dermed argumenteres at det er betenkelig at installasjonene behandles likt i ett erstatningsrettslig henseende, men ikke i et annet.

Endelig er det naturlig å kommentere vindturbinens eiers muligheter for ansvarsbegrensninger, ettersom dette også er en sentral del av avhandlingens hoveddel. I sjøloven er det få muligheter for å begrense sitt ansvar, men globalbegrensningsreglene er særlig relevante ved tingsskader jf. også kapittel 6.2. Globalbegrensningsreglene er gjelder ved tingsskader forårsaket av både skip og petroleumsinstallasjoner, etter samme henvisningsteknikk som for ansvarsreglene jf. sjøl. § 507. Etter min oppfatning er det lite betenkeligheter ved at eier av en flytende vindturbin har de samme mulighetene for å begrense sitt ansvar som eiere av øvrige risikokonstruksjoner på havet. I likhet med anbefalingen om å få på plass en ny lovbestemmelse som gjør at flytende vindturbiner er omfattet av sjølovens ansvarsregler, er det en klar anbefaling om at denne nye bestemmelsen også gjelder begrensningsreglene. Dersom risikoinnretningene underkastes samme erstatningsrettslige regime, både hva angår ansvarsgrunnlag og muligheter for å begrense erstatningsansvaret, tror jeg at tingsskader forårsaket av flytende vindturbiner kan løses på en mer logisk, systematisk, forutberegnelig og harmonisert måte.

I tråd med argumentasjonen ovenfor, og de foreløpige konklusjonene i avhandlingen, er endelige konklusjonen at det må gis en klar anbefaling om å endre sjøloven slik at flytende vindturbiner underkastes det sjørettslige ansvarsregimet. Som nevnt tidligere kan dette gjøres

ved å innføre en ny § 507a, eller eventuelt endre den nåværende § 507 forutsatt at alle de opplistede bestemmelsene passer for vindturbinene. Eier av en flytende vindturbin befinner seg ikke i noe erstatningsrettslig tomrom etter gjeldende rett, men jeg er ikke overbevist om at gjeldende rett gir en konsekvent, rettferdig og likebehandlende løsning.

# Kilderegister

## Norske lover

Grunnloven (1814)	Kongeriket Norges Grunnlov av 17. mai 1814 (Grunnloven – Grl.)
Sjøloven av 1893	Lov av 20. juli 1893 nr. 1 om Sjøfarten (Sjøloven av 1893)
Skadeerstatningsloven (1969)	Lov av 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning (skadeserstatningsloven – skl.)
Sjøloven (1994)	Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven – sjøl.)

## Norske forskrifter

Sjøveisreglene (1975)	Forskrift av 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene)
Forskrift om andre flytende innretninger (1994)	Forskrift av 26. juni 1994 nr. 321 om registrering av andre flytende innretninger

## Norske lovforarbeider

Ot.prp.nr.48 (1965-1966)	Ot.prp.nr.48 (1965-1966) Om lov om skadeserstatning i visse forhold
NOU 1976:59	NOU 1976:59 Privatrettslige regler for borefartøyer: utredning XII fra Sjølovkomitéen, <a href="https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-">https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-</a>

[nb\\_digibok\\_2011053005034?page=29](#) (lastet ned 10.11.20)

NOU 1977:33

NOU 1977:33 Om endringer i erstatningslovgivningen

NOU 1981:11

NOU 1981:11 «Alexander L. Kielland»-ulykken, [https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb\\_digibok\\_2007062804027](https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb_digibok_2007062804027) (lastet ned 04.02.21)

NOU 1982:19

NOU 1982:19 Generelle lovregler om erstatning for forurensningsskade

NOU 2019:19

NOU 2019:16 Skattlegging av vannkraftverk

## **Nordisk rettspraksis**

### **Norges Høyesterett**

Rt. 1875 s. 330

Rt. 1986 s. 1019

Rt. 1900 s. 753

Rt. 1986 s. 1386

Rt. 1905 s. 715

Rt. 1989 s. 1318

Rt. 1909 s. 851

Rt. 1993 s. 1201

Rt. 1917 s. 202

Rt. 1997 s. 1081

Rt. 1934 s. 265

Rt. 2000 s. 253

Rt. 1939 s. 766

Rt. 2000 s. 1991

Rt. 1950 s. 1091

Rt. 2001 s. 369

Rt. 1960 s. 841

Rt. 2003 s. 433

Rt. 1966 s. 405	Rt. 2003 s. 1546
Rt. 1967 s. 597	Rt. 2005 s. 1714
Rt. 1967 s. 697	Rt. 2008 s. 218
Rt. 1971 s. 843	Rt. 2009 s. 1237
Rt. 1972 s. 965	Rt. 2011 s. 549
Rt. 1973 s. 1334	Rt. 2011 s. 991
Rt. 1974 s. 41	Rt. 2013 s. 354
Rt. 1975 s. 1081	Rt. 2014 s. 656
Rt. 1978 s. 482	HR-2020-1120-A
Rt. 1982 s. 1357	

### **Nordiske domme i sjøfartsanliggende**

ND 1973 s. 343 «KNM Trygg»

ND 1973 s. 348 «Uthaug»

ND 1984 s. 129 «Tønsnes»

ND 1993 s. 57 «Merikuljetustekniikka»

ND 2007 s. 287 «Aust-Agder»



## Juridisk litteratur

### Bøker

- Boe (2010) Boe, Erik Magnus, *Innføring i juss – juridisk tenkning og rettskildelære*, 3. utg., Universitetsforlaget 2010
- Falkanger og Bull (2016) Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull, *Sjørett*, 8. utg., Sjørettsfondet 2016
- Hagstrøm (2011) Hagstrøm, Viggo, *Obligasjonsrett*, 2. utg., Universitetsforlaget 2011
- Hagstrøm og Stenvik (2019) Hagstrøm, Viggo og Are Stenvik, *Erstatningsrett*, 2. utg., Universitetsforlaget 2019
- Kjelland (2019) Kjelland, Morten, *Erstatningsrett – en lærebok*, 2. utg., Universitetsforlaget 2019
- Nygaard (2007) Nygaard, Nils, *Skade og ansvar*, 6. utg., Universitetsforlaget 2007

### Artikler

- Brækhus (1975) Brækhus, Sjur, «Sjørettens område og særpreg», *Marlus* 1975 nr. 2 s. 5-16, Sjørettsfondet
- Brækhus (1975) Brækhus, Sjur, «Skipsbegrepet. Skibs nasjonalitet. Skibsmåling og -identifisering.», *Marlus* 1975 nr. 3 s. 5-61, Sjørettsfondet
- Eriksen (2012) Eriksen, Christoffer C., «Om rettspolitikk» *Kritisk Juss* 2012 nr. 3-4 (38) s. 139–157

- Kaasen (1984) Kaasen, Knut, «Erstatningsrettslige konsekvenser av sikkerhetsmessig svikt under petroleumsvirksomhet», *MarIus* 1984 nr. 95 s. 1-78, Sjørettsfondet
- Selvig (1977) Selvig, Erling, «Rederansvaret. § 3. Objektivt rederansvar», *MarIus* 1977 nr. 20 s. 1-32, Sjørettsfondet

## Internasjonale konvensjoner

- Brüsselkonvensjonen Konvensjon av 23. september 1910 om istandbringelse av visse ensartede regler angående sammenstøt til sjøs (Brüsselkonvensjonen), <https://lovdata.no/pro/#document/TRAKTAT/traktat/1910-09-23-1> (lastet ned 17.11.20)
- Hamburgreglene Hamburgreglene av 31. mars 1978 om sjøtransport av gods, <https://lovdata.no/pro/#document/TRAKTAT/traktat/1978-03-31-1?searchResultContext=3236&rowNumber=1&totalHits=38> (lastet ned 17.11.20)
- Bunkerskonvensjonen Konvensjon av 23. mars 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade (Bunkerskonvensjonen). <https://lovdata.no/pro/#document/TRAKTAT/traktat/2001-03-23-1> (lastet ned 18.11.20)
- Rotterdamreglene Rotterdamreglene av 23. september 2009 om transport av gods helt eller delvis til sjøs, [https://lovdata.no/pro/#document/NOU/forarbeid/nou-2012-10/KAPITTEL\\_24](https://lovdata.no/pro/#document/NOU/forarbeid/nou-2012-10/KAPITTEL_24) (lastet ned 17.11.20)

Parisavtalen

Parisavtalen av 12. desember 2015 under FNs rammekonvensjon om klimaendringer, <https://lovdata.no/pro/#document/TRAKTAT/traktat/2015-12-12-32?searchResultContext=3463&rowNumber=3&totalHits=161> (lastet ned 01.02.21)

## Utenlandske kilder

### Lover

Merchant Shipping Act (1995)

Merchant Shipping Act, 1995 <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/section/313> (lastet ned 15.02.21)

### Rettspraksis

Baker v. US, Dept. of Labor

United States Court of Appeals, Fifth Circuit, James Baker, Jr., Petitioner v. Director, Office of Workers' Compensation Programs, United States Department of Labor; Gulf Island Marine Fabricators, L.L.C., Respondents (2016), <https://caselaw.findlaw.com/us-5th-circuit/1746569.html> (lastet ned 30.12.20)

The Environment Agency v. Gibbs & Anor (2016)

UK High Court, The Environment Agency v. Gibbs & Anor (2016), <https://www.casemine.com/judgement/uk/5b46f2162c94e0775e7f20fc> (lastet ned 30.12.20)

## Artikler og rapporter

- DNV GL for Kystverket (2016) DNV GL for Kystverket, «Sjøsikkerhetsanalysen 2014 – Analyse av sannsynligheten for ulykker med tap av menneskeliv og akutt forurensning fra skipstrafikk i norske farvann i 2040», 2016
- Bosch, Staffell and Hawkes (2018) Bosch, Staffell, Hawkes, «Temporally explicit and spatially resolved global offshore wind energy potentials», *Energy Journal* 163 (2018), s. 766–781
- Offshore Wind Outlook (2019) IEA, «Offshore Wind Outlook», 2019, <https://www.iea.org/reports/offshore-wind-outlook-2019#key-findings> (lastet ned 23.10.20)
- Benefits of floating offshore wind (2020) Aceton, «Benefits of floating offshore wind», 2020 <https://acteon.com/blog/benefits-of-floating-offshore-wind/> (lastet ned 16.10.20)

## Standardavtaler og certepartier

- WINDTIME (2016) BIMCO WINDTIME, 2016 <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/windtime#> (lastet ned 14.10.20)
- SUPPLYTIME (2017) BIMCO SUPPLYTIME, 2017 <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/supplytime-2017> (lastet ned 14.10.20)

## Andre internettkilder

- Akersolutions.com «Aker Solutions and EDP Renewables to develop floating wind farm in Ulsan, South Korea»,

- <https://www.akersolutions.com/news/news-archive/2019/aker-solutions-and-edp-renewables-to-develop-floating-wind-farm-in-ulsan-south-korea/>  
(lastet ned 16.10.20)
- BIMCO.org «About us and our members»,  
<https://www.bimco.org/about-us-and-our-members>  
(lastet ned 14.10.20)
- Equinor.com «Fremtidens havvind er flytende»,  
<https://www.equinor.com/no/what-we-do/floating-wind.html> (lastet ned 28.08.20)
- Equinor.com «Statoil to build the world's first floating wind farm: Hywind Scotland»,  
<https://www.equinor.com/en/news/hywindscotland.html> (lastet ned 28.08.20)
- Equinor.com «Fremtidens havvind er flytende», Illustration: Schematic diagram and map of Hywind Scotland,  
<https://www.equinor.com/no/what-we-do/floating-wind.html> (lastet ned 28.08.20)
- Equinor.com «Gullfaks», <https://www.equinor.com/no/what-we-do/norwegian-continental-shelf-platforms/gullfaks.html> (lastet ned 14.10.20)
- Equinor.com «Slik fungerer Hywind», punkt «Understell» og «Ankersystem», <https://www.equinor.com/no/what-we-do/floating-wind/how-hywind-works.html> (lastet ned 04.12.20)
- Finansavisen, Bjørn Segrov Bjørn Segrov, «Storsatsing på vindkraft hos Østensjø», Finansavisen, 21. oktober 2019  
<https://finansavisen.no/nyheter/shipping/2019/10/21/7464994/ostensjo-rederi-med-milliardsatsing-pa-nye->

- [spesialskip-for-vindkraftmarkedet](#) (lastet ned 12.02.21)
- FN.no «FNs bærekraftsmål», <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal> (lastet ned 01.02.21)
- Juridika.no, Henrik P. Libell Henrik P. Libell, «Hva er nytt i EUs nye taksonomiforordning – og hva betyr den for Norge?», Juridika, 12.05.21, <https://juridika.no/innsikt/hva-er-nytt-i-eus-nye-taksonomiforordning-og-hva-betyr-den-for-norge> (lastet ned 15.05.21)
- Mpa.gov.sg Maritime and Port Authority of Singapore, «Pre-Requisites for Ship Registration», <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/singapore-registry-of-ships/about-srs-and-what-new/pre-requisites-for-ship-registration> (lastet ned 15.02.21)
- NRK, Dan R. Larsen Dan R. Larsen, «Samlet til kamp mot grønn kolonisering», NRK, 21.09.20, <https://www.nrk.no/sapmi/samlet-til-kamp-mot-gronn-kolonisering-1.15168540> (lastet ned 23.09.20)
- NRK, Iselin E. Fjeld og Julia K. Thommessen Iselin E. Fjeld og Julia K. Thommessen, «Nye EU-regler: – Ikke interessert i at vi grønnmaler norsk oljeproduksjon», NRK, 28.10.20, [https://www.nrk.no/norge/nye-eu-regler\\_-\\_-ikke-interessert-i-at-vi-gronnmaler-norsk-oljeproduksjon-1.15262638](https://www.nrk.no/norge/nye-eu-regler_-_-ikke-interessert-i-at-vi-gronnmaler-norsk-oljeproduksjon-1.15262638) (lastet ned 14.05.21)
- Regjeringen.no «Økte klimamål endrer europeisk klimapolitikk», <https://www.regjeringen.no/no/tema/europapolitikk/aktuelt/aktuelt/nyheter/2020/okte-klimamal-endrer-europeisk-klimapolitikk/id2766302/> (lastet ned 01.02.21)

- Regjeringen.no «Opner områder for havvind i Noreg»,  
<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/opner-omrader/id2705986/> (lastet ned 29.03.21)
- Regjeringen.no «Klassifiseringsforordningen»,  
<https://www.regjeringen.no/no/sub/eos-notatbasen/notatene/2020/okt/klassifiseringsforordning/id2786113/> (lastet ned 06.05.21)
- Regjeringen.no «Høring om gjennomføring av EU-regelverk om bærekraftig finans»,  
<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/horing-om-gjennomforing-av-eu-regelverk-om-barekraftig-finans/id2780319/> (lastet ned 14.05.21)
- Teknisk Ukeblad, Ina Andersen Ina Andersen, «Her slepes fem 125 meter høye og 12.000 tonn tunge vindmøller fra Stord til Skottland», Teknisk Ukeblad, 19. juli 2017  
<https://www.tu.no/artikler/her-slepes-fem-125-meter-hoye-og-12-000-tonn-tunge-vindmoller-fra-stord-til-skottland/398036> (lastet ned 24.09.20).